Die Haftung aus dem Frachtvertrag im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen

nach den Kraftverkehrsordnungen des Reichskraftwagentarifs vom 30. März 1936.

❖❖

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades
einer Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
(Rechtswissenschaftliche Abteilung)
der Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

vorgelegt von

Wilhelm Bäuerle
Gerichtsreferendar
aus Reutlingen

1939

Druck der Fr. Bühlerschen Buchdruckerei / Inhaber: Dr. Otto Weise
Urach (Württ.)

Obmann: Professor Dr. Eißer
1. Berichterstatter: Professor Dr. Feine
2. Berichterstatter: Professor Dr. Blomeyer

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Juni 1938.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern
in Dankbarkeit gewidmet!

Abkürzungen.

EE	= Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
EVO	= Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. 5. 1928 (Reichsgesetzblatt II, Seite 401).
GFG	= Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (Reichsgesetzblatt I, Seite 788).
Durchf.VO z. GFG	= Verordnung zur Durchführung des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. März 1936 (Reichsgesetzblatt I, Seite 320).
IÜG	= Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. Oktober 1924.
KFG	= Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. 7. 1923 (Reichsgesetzblatt I, Seite 743).
KVO	= Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.
Not.VO	= 3. Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung von politischen Ausschreitungen vom 6. Oktober 1931 (Reichsgesetzblatt I, Seite 560).
OLGR	= Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.
RbKVO	= Kraftverkehrsordung in der für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn gültigen Fassung.
RG	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
RKB	= Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband.
RKT	= Reichskraftwagentarif vom 30. März 1936 (Reichsverkehrsblatt B Seite 71).
RVerk.Bl.	= Reichsverkehrsblatt.
Seuff.A.	= Seufferts-Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte.
VAE	= Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen.
Verkehrr.R.	= Verkehrsrechtliche Rundschau.
Warn.Rspr.	= Warneyer, Rechtsprechung des Reichsgerichts.
ZVer.MEV.	= Zeitschrift des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.

Schrifttum.

I. Lehrbücher, Kommentare, Abhandlungen.

v. Beck: Die Durchführung des neuen deutschen Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in „Zeitschrift des Vereins Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen" 1936, Heft 17, Seite 337 ff.

— Rollfuhrunternehmer und Sammelgutspediteure nach dem Bahnspeditionsvertrag in EE 53, S. 1 ff., 1932.

Bennighoven: Die Schadensersatzansprüche beim Frachtvertrage, insbesondere deren Verhältnis zueinander. Diss. Erlangen, 1929.

Blume-Weihrauch: Eisenbahnverkehrsordnung von 1908, Textausgabe mit Anmerkungen, 2. Aufl. 1922.

Carstens-Schmidt: Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, Textausgabe 1936.

Düringer-Hachenburg-Bing: Kommentar zum HGB, 5. Band 3. Aufl. 1932.

Ehlers: Die Haftung des Frachtführers nach dem deutschen Handelsgesetzbuch, Diss. Göttingen, 1906.

v. Gierke, J.: Lehrbuch des Handelsrechts, 4. Aufl. 1933.

Gülde: Das neue Recht des gewerblichen Landverkehrs 1936.

Hein: Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, Kommentar, 1936.

Hellwig: Die Verträge auf Leistung an Dritte, 1899.

Hueck-Nipperdey-Dietz: Gesetz zur Ordnung der nationalen Arbeit, Kommentar, 2. Auflage 1937.

Kerkfieck: Die rechtliche Natur des Frachtvertrages. Diss. Erlangen, 1929.

Kittel-Friebe-Hay: Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung, 3. Auflage 1932.

Kleinsorg: Verkehrsrecht im Dritten Reich, 1936.

Koenige: Handausgabe des Handelsgesetzbuches 1. Band, 4. Auflage 1936.

Müller, F.: Straßenverkehrsrecht, 11. Auflage 1937.

Petersen: Der Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in EE 58, S. 113 ff., 1935.

Pfundtner-Neubert: Das neue Deutsche Reichsrecht, Band VI.

Podzuweit: Die rechtliche Stellung der Eisenbahn hinsichtlich ihrer frachtvertraglichen Haftung. Diss. Köln 1935.

Richter: Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung 1928.

Röder: Kommentar zur Eisenbahnverkehrsordnung 2. Auflage 1929.

Rundnagel: Die Haftung der Eisenbahn 4. Auflage 1924.

Rundnagel: Beförderungsgeschäfte in „Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts", V. Band 2. Abteilung 1915.

Schubnell: Die Haftung der Post und Eisenbahn aus dem Frachtvertrag. Diss. Heidelberg 1928.

Senckpiehl: Die Rechte des Empfängers bei der Sammelladung, in Zentralblatt für Handelsrecht 1926, S. 53 ff.

— Die rechtliche Stellung des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers in EE 50, S. 329 ff., 1931.
Soergel: BGB-Kommentar, 6. Auflage 1937.
Staub: Kommentar zum HGB, 14. Auflage 1933.
Staudinger: Kommentar zum BGB, 10. Auflage 1936.
Stein-Jonas: Kommentar zur ZPO, 15. Auflage 1934.
Stübinger: Die Haftung des Frachtführers für verspätete Ablieferung des Frachtgutes, Diss. Würzburg 1932.
Wilke: Der Unterschied in der Haftung der wichtigsten Verkehrsmittel, Diss. Jena 1935.

II. Zeitschriften, Entscheidungssammlungen.

Verkehrsrechtliche Abhandlungen und Entscheidungen. Verlag für Staatswissenschaften und Geschichte G. m. b. H. Berlin und Leipzig.
Deutsches Autorecht, Verlag Münchner Druck- und Verlagshaus G. m. b. H. München.
Der gewerbliche Kraftverkehr, offizielles Mitteilungsorgan der Reichsverkehrsgruppe Kraftfahrzeuggewerbe. Verlag Max Staercke, Berlin-Charlottenburg.
Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung, Deutsche Ausgabe, Brüssel.
Motor-Post, Wochenschrift für Kraftfahrzeugwirtschaft, Verkehr und Sport, Verlag Paul Hoffmann, Frankfurt a. M.
Die Reichsbahn, amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium (früher Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft).
Verkehrsrechtliche Rundschau, juristisches Zentralorgan für in- und ausländisches Verkehrsrecht, Verlag Wirtschaftswacht KG. Rudolf Haufe, Berlin-Charlottenburg (früher Verlag Gersbach u. Sohn G. m. b. H. Berlin).
Die Straße, herausgegeben vom Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen. Volk- und Reich-Verlag, Berlin.
Deutsche Verkehrsnachrichten (Ausgabe A u. B). Verlag Franke und Scheibe, Hamburg.
Verkehrstechnik, Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Straßenbau. Verlag Ullstein, Berlin.
Juristische Wochenschrift, C. Moeser's Verlag, Leipzig.
Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht.
Zeitschrift für das gesamte Handels- und Konkursrecht.
Zeitschrift des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Zentralblatt für Handelsrecht. Carl Heymanns Verlag, Berlin.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Höchstrichterliche Rechtsprechung.
Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts.
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte.
Warneyer, Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Zivilrechts.

Inhalts-Uebersicht.

Seite

Schrifttum V

§ 1. Einleitung 1

1. Abschnitt: Der Beförderungsvertrag des Kraftwagen-Güterfernverkehrs . 3

§ 2. Die Rechtsquellen 3
§ 3. Die rechtliche Natur der Kraftverkehrsordnungen 3
§ 4. Die Rechtsnatur des Beförderungsvertrags 7
§ 5. Der Geltungsbereich der KVO. 9
§ 6. Der Abschluß des Beförderungsvertrags 14

2. Abschnitt: Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag 20

§ 7. Allgemeines 20
§ 8. Die Haftung für Dritte 24
§ 9. Der sog. Wagenstellungsvertrag 28

3. Abschnitt: Die Haftung des Unternehmers aus dem Beförderungsvertrag . 31

A. Die Haftung für Güterschäden 31

§ 10. Die allgemeinen Haftungsbestimmungen 31
§ 11. Die Haftung aus besonderen Gefahren und aus Hilfsverrichtungen 38
§ 12. Der Umfang der Haftung 42
§ 13. Die Schadensfeststellung 45

B. Die Haftung für andere als für Güterschäden 48

§ 14. Die Nichtgüterschäden im Einzelnen 48
§ 15. Der Umfang der Haftung bei Nichtgüterschäden 51

C. Der Ausschluß der Haftung 52

§ 16. Die Haftausschließungsgründe 52
§ 17. Die „bedingten" Haftausschließungsgründe 56
§ 18. Die unbedingten Haftausschließungsgründe 58

4. Abschnitt: Die Haftung der Reichsbahn aus dem Beförderungsvertrag . . 60

A. Die Haftung für Verlust und Beschädigung 60

§ 19. Die allgemeinen Haftungsbestimmungen 60
§ 20. Der Umfang der Haftung 62
§ 21. Die Schadensfeststellung 67

B. Die Haftung der Reichsbahn für Lieferfristüberschreitung 67

§ 22. Allgemeines 67
§ 23. Der Umfang der Haftung für Lieferfristüberschreitung 68

C. Der Ausschluß der Haftung 69
§ 24. Die Haftausschließungsgründe 69
§ 25. Die „bevorrechtigten" Haftausschließungsgründe im einzelnen . . 73

5. Abschnitt: Die Geltendmachung der Ersatzansprüche 79
§ 26. Die Aktivlegitimation 79
§ 27. Die Passivlegitimation 80
§ 28. Das Erlöschen der Ersatzansprüche 81
§ 29. Die Verjährung der Ersatzansprüche 85

6. Abschnitt 88
§ 30. Die Gründe für die Unterschiede in der Haftung des Unternehmers und der Reichsbahn 88
§ 31. Schluß 89

§ 1.

Einleitung.

Schon das deutsche Handelsgesetzbuch regelt einzelne Arten der Frachtgeschäfte verschieden. Es teilt zunächst das Seefrachtgeschäft vom Binnenfrachtgeschäft ab. Vom Binnenfrachtgeschäft, das sowohl das Landfrachtgeschäft wie das Frachtgeschäft der Binnenschiffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern (Kanälen, Seen usw.) umfaßt, sondert sich wiederum als eine besondere Art das Eisenbahnfrachtgeschäft ab. Eine einheitliche Kodifikation des gesamten deutschen Binnenfrachtrechts besteht nicht, vielmehr greifen für die wichtigsten Arten des Binnenfrachtgeschäfts besondere Vorschriften Platz.

Die gemeinsame Grundlage des gesamten Binnenfrachtrechts bilden die Vorschriften des 6. Abschnitts des HGB über das „Frachtgeschäft" (§§ 425—452). Für das gewöhnliche Landfrachtgeschäft bilden sie die einzige Rechtsquelle. Dagegen unterliegt das Frachtgeschäft der dem öffentlichen[1] Güterverkehr dienenden Eisenbahnen den besonderen Vorschriften der §§ 453—473 des HGB, die wieder durch die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung[2] ergänzt werden[3]. Für das Frachtrecht der Binnenschiffahrt enthalten die §§ 27 bis 77 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895/20. Mai 1898 besondere Bestimmungen.

Mit dem Anwachsen des Umfangs und der wirtschaftlichen Bedeutung der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen sind auch für diese Art des Landfrachtgeschäftes Sondervorschriften aufgestellt worden. Zunächst hat die wichtigste Seite des Kraftwagenfrachtgeschäftes, das Frachtgeschäft im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen im Anschluß an das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935[4] im 7. Teil des Reichskraftwagentarifs vom 30. März

---

[1] Auf nicht-öffentliche Eisenbahnen finden nur die §§ 425—452 HGB. Anwendung.

[2] Jetzt gilt die von der Reichsregierung nach Zustimmung des Reichsrats gemäß § 91 Weim. RV. erlassene EVO. vom 16. Mai 1928, in Kraft getreten am 1. Oktober 1928.

[3] Die Vorschriften der EVO. kommen für Kleinbahnen nicht zur Anwendung.

[4] RGBl. I, S. 788.

1936 [5] ihre Sonderregelung gefunden. Sie ist eine zweifache. Für die dem Reichskraftwagenbetriebsverband (RKB) angehörenden Unternehmer von Güterfernverkehr gelten die Vorschriften der Kraftverkehrsordnung (KVO) [6], während für den Güterfernverkehr der Deutschen Reichsbahn die Kraftverkehrsordnung der Reichsbahn (Rb. KVO) [7] ein eigenes Frachtrecht aufstellt. Beide Kraftverkehrsordnungen regeln in ihrem 6. Abschnitt die Haftung des Unternehmers bzw. der Reichsbahn, welche den Gegenstand der vorliegenden Abhandlung bildet.

---

[5] RVerk.Bl. B, S. 71.
[6] RVerk.Bl. B, S. 151 ff.
[7] RVerk.Bl. B, S. 169 ff.

1. Abschnitt:

Der Beförderungsvertrag des Kraftwagen-Güterfernverkehrs.

§ 2.

Die Rechtsquellen.

Der Beförderungsvertrag im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen ist ein Frachtvertrag, der zu Lande mit Fahrzeugen besonderer Art über eine bestimmte Strecke ausgeführt wird. Den vertraglichen Beziehungen ist in erster Linie der 6. Abschnitt des 3. Buches des Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 zu Grunde zu legen. Weiterhin enthält das Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (GFG) und die hierzu ergangene Durchführungsverordnung vom 27. März 1936 (Durchf.VO. z. GFG) zwingende Vorschriften, die den Inhalt und die Form des Beförderungsvertrages im Kraftfahrzeug-Güterfernverkehr betreffen und deren Einhaltung durch Strafandrohung oder Entziehung der Konzession sichergestellt ist. Zwingenden Charakter haben vor allem die in der KVO bezw. RbKVO festgelegten Beförderungsbedingungen, die neben dem 6. Abschnitt des 3. Buches HGB in erster Linie in Betracht kommen. Sind die entsprechenden Fragen weder durch diesen Abschnitt des HGB, noch durch die KVO geregelt, so kommen die übrigen handelsrechtlichen Bestimmungen und hiernach die Vorschriften des BGB zur Anwendung.

Auch im zwischenstaatlichen Kraftfernverkehr finden die obigen reichsrechtlichen Vorschriften Anwendung; nur die Bestimmungen der KVO bezw. RbKVO sind dann ausgeschaltet, wenn zwingende ausländische Rechtsvorschriften entgegenstehen.

§ 3.

Die rechtliche Natur der Kraftverkehrsordnungen.

Die Kraftverkehrsordnungen sind ein Teil des Reichskraftwagentarifs (RKT). Die gesetzliche Grundlage des RKT bilden die §§ 13 ff. des GFG. Nach § 13 GFG hat der Tarif zweierlei zu enthalten:

1. alle Angaben, welche zur Berechnung des Beförderungsentgelts nötig sind,
2. alle anderen Bestimmungen, welche für den Beförderungsvertrag maßgebend sind: die Beförderungsbedingungen.

Die Aufstellung des RKT ist nach § 13 GFG dem Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband, dem öffentlich-rechtlichen Zusammenschluß des Güterfernverkehrsgewerbes (§ 9 GFG), übertragen.[1] Der Verband ist zur Aufstellung des Tarifs berechtigt und verpflichtet, insoweit hat also das freie Güterfernverkehrsgewerbe zunächst ein Selbstbestimmungsrecht. Der RKB hat nun die vom Gesetz auferlegte Verpflichtung, das Einvernehmen mit der Deutschen Reichsbahn herbeizuführen. Haben sich RKB und Reichsbahn geeinigt, so bedarf der Tarif zu seiner Wirksamkeit der Genehmigung des Reichsverkehrsministers. Kommt ein Einvernehmen zwischen RKB und Reichsbahn nicht zustande, so erfolgt die Festsetzung des Tarifs durch den Reichsverkehrsminister. Dieser hat einen Beirat zu hören, bevor er den Tarif genehmigt oder festsetzt (§ 32 Durchf..VO. z. GFG). Endlich ist der Tarif zu veröffentlichen, und zwar entweder im Reichsverkehrsblatt, Ausgabe B oder in einem sonstigen vom Reichsverkehrsminister zu bestimmenden Blatt (§ 33 Durchf.VO. z. GFG)[2].

Der RKT vom 30. März 1936 setzt die Beförderungsbedingungen in seinem 7. Teil fest, dem er die Bezeichnung „Kraftverkehrsordnung" gibt. Tatsächlich sind es zwei „Kraftverkehrsordnungen": Die eine Fassung enthält die Beförderungsbedingungen, wie sie für den Unternehmerfernverkehr gelten (KVO), die andere Fassung regelt die Beförderungsbedingungen des Güterfernverkehrs der Deutschen Reichsbahn (RbKVO). Diese Kraftverkehrsordnungen sind allgemein verbindlich, an ihre Bestimmungen sind alle Beteiligten gebunden, auch Gerichte und Verwaltungsbehörden (§ 13 Abs. 3 GFG), sobald die Veröffentlichung stattgefunden hat. Ermäßigungen und Vergünstigungen, Erhöhungen und Erschwerungen sind als tarifwidrig unzulässig und nichtig. Die rechtliche Wirksamkeit des Beförderungsvertrags

[1] Anders der RKT der NotVO. vom 6. Okt. 1931, der vom Staat direkt festgesetzt wurde (vgl. § 22 des 5. Teils Kap. V der NotVO., § 21 der Durchf.Best. über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. Okt. 1931).

[2] Der jetzt geltende RKT wurde vom RKB im Einvernehmen mit der Reichsbahn aufgestellt und vom Reichsverkehrsminister durch Erlaß vom 30. 3. 1936 genehmigt und im RVerkBl. B S. 71 ff. veröffentlicht. Seine Geltungsdauer wurde zunächst bis 30. Juni 1936 befristet, durch Erlaß des RVerkMin. vom 29. Juni 1936 (RVerk.Bl. B S. 243) und vom 28. Juni 1937 (RVerk.Bl. B Nr. 17) bis auf weiteres verlängert.

wird aber durch tarifwidrige Abreden nicht berührt (§ 14 Abs. 2 u. 3 GFG, für die Reichsbahn in Verbindung mit § 30 GFG [3]).

Eine Veränderung der den Unternehmern nach der KVO obliegenden Haftung ist nach § 18 GFG nicht möglich. Darin und durch die Erzwingung der Einhaltung der Bestimmungen des RKT durch die Strafvorschriften des § 37 GFG kommt die Allgemeinverbindlichkeit des RKT und damit der Kraftverkehrsordnungen am deutlichsten zum Ausdruck.

Die KVO in ihrer doppelten Fassung hat im Rahmen des Güterfernverkehrs dieselben Aufgaben zu erfüllen, wie die EVO für die Schienenbahnen. In der Literatur wird allgemein — ohne nähere Begründung — die Ansicht vertreten [4], der KVO komme nicht dieselbe rechtliche Bedeutung zu wie der EVO, mit anderen Worten: sie sei keine Rechtsverordnung, sondern habe nur die Bedeutung von Tarifvorschriften. Damit ist die Frage nach der Rechtsnatur der KVO nicht beantwortet. Es steht fest, daß die KVO nicht nur eine Verwaltungsanordnung darstellt, durch welche den Unternehmern bezw. der Reichsbahn die allgemeinen Bedingungen der von ihnen zu schließenden Frachtverträge vorgeschrieben wird, sondern sie wendet sich unmittelbar auch an den andern Vertragspartner des Frachtgeschäfts, an den Verfrachter. Die wichtigste Gruppe der Verfrachter, die Spediteure, werden sogar mit Strafe belegt für den Fall, daß sie die Bestimmungen der KVO nicht einhalten (§ 37 Abs. 1 GFG). Daraus muß gefolgert werden, daß der KVO inhaltlich die Bedeutung unmittelbarer Privatrechtsnormen zukommt. Sie enthält demnach objektives Recht, ist also Gesetz im materiellen Sinne.

Während die Inhaltsnormen der KVO zwingendes Privatrecht sind, ist der Rechtsschöpfungsvorgang ein öffentlich-rechtlicher Akt und charakterisiert die KVO als autonome Satzung mit doppelter Wirkung. Träger dieses Rechtsschöpfungsakts sind zwei öffentlich-rechtliche Verbände, der RKB und die Deutsche Reichsbahn, die mit der im gegenseitigen Einvernehmen erfolgten Aufstellung des RKT jeweils innerhalb ihres Machtbereiches Recht setzen; die Befugnis

---

[3] Damit wörtlich übereinstimmend: § 9 Abs. 2, 3 u. 5 KVO, § 9 Abs. 2, 3 und 5 RbKVO.

[4] Verkehrr.R. 1936, Heft 4, S. 198; Krüger in VAE 1936, S. 378; Friebe in ZVer.MEV 1938 Heft 7, S. 144.

zur Rechtschöpfung ist ihnen vom Gesetz übertragen. Zur Wirksamkeit muß noch die Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde, des Reichsverkehrsministers, und die Veröffentlichung dazukommen. Das Recht des Reichsverkehrsministers, seinerseits den Tarif festzusetzen, falls der Verband und die Reichsbahn sich nicht einigen können, stellt eine Überleitung des autonomen Rechtschöpfungsakts auf den Reichsverkehrsminister dar. Dieser setzt hier nicht staatliches Recht, sondern er weist durch einen den RKT festsetzenden Verwaltungsakt den RKB und die Reichsbahn an, diesen RKT einzuführen. Und da der Ersatzakt die gleichen Wirkungen hat wie der ersetzte Akt, so entsteht mit der Veröffentlichung autonomes Satzungsrecht. Die vom Reichsverkehrsminister erlassene KVO ist daher, ebenso wie die vom RKB und der Reichsbahn aufgestellte, die rechtsverbindliche Satzung, nach deren Vorschriften sich die Beförderungsbedingungen gestalten, nur daß die vom Reichsverkehrsminister festgesetzte unmittelbar auf staatlicher Anordnung beruht, während die vom RKB und der Reichsbahn aufgestellte der Ausfluß einer vom Staat den letzteren eingeräumten Satzungsgewalt ist.

Ein Vergleich mit Rechtsnormen, die einem ähnlichen Rechtschöpfungsvorgang wie die KVO entspringen, weist ebenfalls auf eine autonome Satzung hin. So wird auf dem Gebiet des Arbeitsrechts die Arbeitsordnung, die nach §§ 134 a ff. der Gewerbeordnung in bestimmten Betrieben mit Zustimmung des Betriebsrats zu erlassen und der Verwaltungsbehörde vorzulegen war, von der herrschenden Lehre als autonome Satzung angesehen.[5] Ebenso ist die Betriebsordnung des Gesetzes zur Ordnung der nationalen Arbeit, die vom Betriebsführer nach Anhörung des Vertrauensrates erlassen wird, eine autonome Satzung[6]. Noch deutlicher ist aber die Parallele zum Gemeinderecht. Nach der deutschen Gemeindeordnung hat der Bürgermeister im Einvernehmen mit dem Beauftragten der NSDAP die Hauptsatzung der Gemeinde aufzustellen und zu erlassen, wobei sie zur Wirksamkeit noch der Zustimmung der staatlichen Aufsichtsbehörde bedarf (§§ 3, 33 D. Gde.O.). Auch hier ist die Satzungsgewalt der Körperschaft neben der erforderlichen Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde an die Zustimmung des Beauftragten eines anderen

[5] Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 32 zu § 26.
[6] Hueck-Nipperdey-Dietz, Anm. 36 zu § 26.

öffentlich-rechtlichen Verbandes gebunden, wobei allerdings die Wirkungen der Rechtsetzung auf den Kreis der Gemeinde beschränkt bleiben.

Heute, d. h. nach der seit dem Erlaß des GFG erfolgten Rücknahme der Reichsbahn auf das Reich und der Auflösung der Anstaltsform der Reichsbahn [7], kommt der KVO praktisch die Bedeutung einer Rechtsverordnung zu, da der Reichsverkehrsminister nun auch die Rechte, die bisher der Reichsbahn als Selbstverwaltungskörper zustanden, ausübt. So hat der Reichsverkehrsminister in der Folge den RKT mehrfach auf dem Verordnungswege ergänzt und abgeändert. [8] [9]

§ 4.

Die Rechtsnatur des Beförderungsvertrags.

Der Beförderungsvertrag, von dem die KVO bezw. RbKVO spricht, ist der Frachtvertrag im Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen. Das HGB gibt keine Definition des Frachtvertrags, sondern nur eine solche über den Frachtführer. Aus § 425 HGB i. Verb. mit § 451 HGB ergibt sich: Der Frachtvertrag des HGB ist ein selbständiger Vertrag, durch den ein Kaufmann als solcher die Beförderung von Gütern, die seiner Obhut anvertraut sind, zu Lande oder auf Binnengewässern auszuführen übernimmt. Für den Beförderungsvertrag des Fernkraftverkehrs kann auch diese Definition zu Grunde gelegt werden, jedoch mit der Einschränkung, daß hier nur der Unternehmer, der im Besitze einer Genehmigung ist, bezw. die Deutsche Reichsbahn Frachtführer sein kann. Übernimmt ein anderer — entgegen dem Verbot des GFG — die Ausführung eines Ferntransportes, so finden die Vorschriften der KVO keine Anwendung. Der Landfrachtvertrag des HGB und damit auch der Beförderungsvertrag der KVO ist ein selbständiger und einheitlicher Vertrag. Er vereinigt jedoch in sich den Charakter von mehreren Vertragstypen und zwar den eines Werkvertrags, den eines Verwahrungsvertrags, und wei-

---

[7] Vgl. Gesetz zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Febr. 1937 (RGBl. II, S. 47).

[8] vgl. z. B. VO vom 29. 10. 1937 (RVerk.Bl. S. 118); VO vom 6. 11. 1937 (RVerk.Bl. S. 127); VO vom 20. 12. 1937 (RVerk.Bl. S. 159).

[9] Bezüglich der Folgerungen, die sich aus der neuen Rechtslage ergeben, vgl. unten § 31.

ter ist er in der Regel, d. h. dann, wenn der Empfänger und der Absender verschiedene Personen sind, ein Vertrag zu Gunsten eines Dritten.[10] Daß dem Frachtvertrag die rechtliche Natur eines Werkvertrags zukommt, ist in neuerer Zeit allgemein anerkannt.[11] Die Güterbeförderung, zu der sich der Frachtführer verpflichtet, stellt einen durch Arbeit herzustellenden Erfolg dar, ist also gemäß § 631 BGB Werkvertrag. Das BGB schreibt für den Abschluß des Werkvertrags keine bestimmte Form vor. Der gewöhnliche Landfrachtvertrag kommt ebenfalls durch bloßen Consens der Vertragsgegner zustande. Beim Beförderungsvertrag des Güterfernverkehrs ist neben der Willenseinigung noch die Übergabe des Gutes an den Unternehmer bezw. die Reichsbahn erforderlich (§ 15 KVO, § 15 Abs. 1 RbKVO). Dies steht aber, ebensowenig wie die vorgeschriebene Form, nämlich die Ausstellung eines Frachtbriefs, seinem Rechtscharakter als Werkvertrag nicht entgegen. Der Beförderungsvertrag der KVO ist also ebenso wie der Eisenbahnfrachtvertrag seiner rechtlichen Natur nach Werkvertrag, hinsichtlich seines Abschlusses enthält er ein realkontraktliches Element. Schließlich ist er, was den Vertragsabschluß anlangt, Formalvertrag.

Weiter ist der Beförderungsvertrag ein Verwahrungsvertrag. Die zu befördernden Güter müssen in die Obhut des Unternehmers bezw. der Reichsbahn übergeben werden. Bleibt das Gut im unmittelbaren Besitz des Absenders, und ist nur die Fortbewegung des Gutes Gegenstand des Vertrags, wie z. B. beim Abschleppen eines Kraftfahrzeuges, so liegt ein Frachtvertrag nicht vor.

Ist der Absender und der Empfänger nicht identisch, so handelt es sich außerdem um einen Vertrag auf Leistung an einen Dritten. Schon durch den Abschluß des Vertrags zwischen Absender und Unternehmer bezw. Reichsbahn entsteht ein unmittelbarer Anspruch des Empfängers. Seine endgültige Wirksamkeit erhält das Recht des Empfängers jedoch erst, wenn das bis zur Zahlung der Fracht oder bis zur Auslieferung an den Empfänger daneben bestehende Verfügungsrecht des Absenders erloschen ist. (§ 27 KVO, § 27 RbKVO).

---

[10] Staub, § 425 Anm. 15; Hellwig, S. 477 ff. Könige § 435 Anm. 1; Kerkfieck S. 36 ff.

[11] Staub, § 425 Anm. 10; Könige § 425 Anm. 1 u. 2; JW. 1927, 2411.

§ 5.

Geltungsbereich der KVO.

I. Der Unternehmerverkehr.

Der Kreis der den Bestimmungen der KVO Unterworfenen wird in § 1 KVO bestimmt:

> „Die KVO gilt für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen, der von Unternehmern ausgeführt wird, die dem RKB angehören."

Die Zugehörigkeit zum RKB ist in § 9 des GFG geregelt: alle Unternehmer gehören kraft Gesetzes dem Verband an. Eine Betätigung als Unternehmer im Güterfernverkehr außerhalb des Verbandes ist nicht möglich. Mit dem Ausschluß oder dem freiwilligen Ausscheiden aus dem RKB erlischt die Genehmigung (§ 27 GFG) und umgekehrt führt der Verlust der Genehmigung zum Ausscheiden aus dem Verbande. Die Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigung und für die Zugehörigkeit zum RKB sind daher dieselben. Nur der Unternehmer ist kraft Gesetzes Mitglied des Verbandes, bei dem die vom GFG geforderten Bedingungen erfüllt sind. § 1 GFG bezeichnet als Unternehmer von Güterfernverkehr:

> „Wer mit Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus außerhalb eines Umkreises von 50 km, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeugs aus, Güter für andere befördern will, . . ."

Unternehmer ist demnach jede natürliche und juristische Person, die den Güterfernverkehr im eigenen Namen, für eigene Rechnung und unter eigener Verantwortung ausführt. Der Begriff der juristischen Person ist hier sehr weit aufzufassen und nicht auf private Kapital- oder Personalgesellschaften wie AG., GmbH. usw. zu beschränken. Auch Verkehrsunternehmungen öffentlich-rechtlicher Körperschaften der Länder, der Gemeinden und Gemeindeverbände fallen darunter; auszunehmen sind aber die öffentlich-rechtlich verwalteten Verkehrsunternehmen des Reichs, d. i. in erster Linie die Deutsche Reichsbahn und die Deutsche Reichspost, wie sich aus der Verordnung über den organischen Aufbau des Verkehrs vom 25. 9. 1935 (RGBl. I S. 1169) ergibt.

Aber nur wer selbst die Beförderungen durch Kraftfahrzeuge ausführt, ohne sich eines Unterfrachtführers zu bedienen, ist Unternehmer. Auch eine Beförderung mit gemieteten Kraftfahrzeugen, die auf ei-

nen fremden Namen zugelassen sind, begründet nicht die Unternehmereigenschaft (§ 19 Durchf.VO. zum GFG).[12] Im Gegensatz zum Frachtführer des HGB (§ 425 HGB) ist Gewerbsmäßigkeit nicht erforderlich, schon die gelegentliche Ausführung der Beförderung genügt (§ 2 Durchf.VO. zum GFG).

Die Beförderung muß durch Kraftfahrzeuge geschehen. Kraftfahrzeug ist ein maschinell angetriebenes, nicht an Gleise gebundenes Landfahrzeug (§ 1 KFG, § 2 RStr.VO.). Unwesentlich ist, ob das Kraftfahrzeug überwiegend für die Personenbeförderung oder die Güterbeförderung eingerichtet ist. Außerhalb des Geltungsbereichs des Gesetzes fallen aber Güterbeförderungen mit Personenkraftwagen ohne Anhänger und mit Krafträdern (§ 2 Abs. 1 Durchf.VO. zum GFG), wobei solche Fahrzeuge als Personenkraftwagen gelten, die nach ihrer Bauart nur zur Personen- und nicht zur Güterbeförderung bestimmt sind und die einschließlich Führersitz höchstens 8 Sitzplätze haben (§ 2 Abs. 2 Durchf.VO.). Güterbeförderungen in Kraftomnibussen oder Kraftfahrzeugen, die sowohl für Personen- wie für Güterbeförderung eingerichtet sind, z. B. Personenkraftwagen, die sich durch Wechsel des Aufbaues zur Güterbeförderung einrichten lassen, unterliegen den Vorschriften des Gesetzes.[13] Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge mit Anhängern, wie Zugmaschinen, Sattelschlepper, Personenkraftwagen mit Anhängern, wobei es gleichgültig ist, ob die Güter auf dem Kraftfahrzeug oder auf dem Anhänger untergebracht sind.

Güter bedeuten hier im Gegensatz zur Personenbeförderung „Sachgüter im Wirtschaftsaustausch“[14]. Nicht als Güter i. S. des Gesetzes sind Handgepäck und Reisegepäck anzusehen; ihre Beförderung ist eine Nebenleistung bei der Personenbeförderung.[15] Ausdrücklich bestimmt das GFG, daß auch Möbel und lebende Tiere als Güter anzusehen sind (§ 1 Abs. 1 GFG). Andererseits wird der Geltungsbereich durch § 2 GFG wieder eingeschränkt, indem hier der Postgutverkehr, das sind Postpakete im Gewicht bis zu 20 Klg. (§ 5 Durchf.VO. zum GFG), ausgeschlossen wird und weiterhin die Beförderung von Leichen in besonders dazu eingerichteten Kraftfahr-

---

[12] Gülde, S. 230.

[13] Gülde, S. 230/31; v. Beck in ZVerMEV 1936, Nr. 17, S. 337 ff.

[14] Gülde, S. 231.

[15] Gülde, S. 78.

zeugen von den Vorschriften des GFG befreit ist[16]. Hinsichtlich der Beförderung von Möbeln, die nicht für den Handel bestimmt sind, wie Umzugsgut, Erbgut, Heiratsgut in besonders für Möbelbeförderung eingerichteten und diesem Zweck dienenden Kraftfahrzeugen und hinsichtlich der Beförderung lebender Tiere ist der Reichsverkehrsminister ermächtigt, besondere vom GFG abweichende Vorschriften zu erlassen. Durch Erlaß vom 30. März 1936[17] hat der Reichsverkehrsminister von dieser Möglichkeit bezüglich der Beförderung von Möbeln der genannten Art Gebrauch gemacht und bestimmt, daß der auf Grund des § 13 GFG erlassene RKT und damit auch die KVO auf die Beförderung der genannten Güter keine Anwendung findet. Diese vorläufige Regelung ist durch die Verordnung über den Möbelfernverkehr vom 17. Sept. 1936[18] bestätigt. § 8 dieser Verordnung regelt die Aufstellung eines besonderen Tarifs für den Möbelfernverkehr, sodaß die Anwendung des RKT damit endgültig ausgeschlossen ist.

Nur die Beförderung von Gütern *für andere* außerhalb der 50 Klm.-Zone ist genehmigungspflichtig. Der ausschließlich für andere erfolgenden Beförderung von Gütern steht diejenige für eigene Zwecke des Fahrzeugbesitzers, der sog. Werkverkehr gegenüber, der nach § 2 Abs. 2 GFG außerhalb seines Geltungsbereichs fällt. Die Voraussetzungen für die Annahme des Werkverkehrs stellt die Durchführungsverordnung z. GFG in § 4 auf: die beförderten Güter müssen zu einem wirtschaftlichen Zweck vom Kraftfahrzeugbesitzer erworben oder von ihm erzeugt, ver- oder bearbeitet sein; das Kraftfahrzeug muß im Eigentum des Unternehmer stehen oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein. Bei der Beförderung darf es nur von ihm oder seinen Leuten, d. h. seinen Angestellten, bedient sein. Als Werkverkehr gilt auch der Konzernverkehr (§ 4 Abs. 2 Durchf.VO. z. GFG). Hierunter wird der Güterfernverkehr verstanden, den landwirtschaftliche, industrielle und Handelsunternehmungen, — dagegen nicht Verkehrsunternehmungen —, die durch eine Kapitalbeteiligung

[16] Da durch § 8 Abs. 1 (c) KVO und § 8 Abs. 1 (c) RbKVO die Beförderung von Leichen in den dem Güterfernverkehr dienenden Kraftfahrzeugen ausgeschlossen wird, ist die Leichenfernbeförderung nur mit den hiezu eingerichteten Kraftfahrzeugen möglich.

[17] RVerk.Bl. B S. 70.

[18] RGes.Bl. I S. 736.

von mindestens 51 % untereinander oder über eine Muttergesellschaft verbunden sind, für eigene Zwecke mit eigenen Kraftfahrzeugen ausführen. Dagegen liegt ein genehmigungspflichtiger Güterfernverkehr vor, wenn die Beförderung teils für eigene Zwecke, teils für andere erfolgt, so z. B. beim sog. „unechten Werkverkehr", bei dem zur Vermeidung von Leerfahrten Rückladung für andere gegen Entgelt oder aus reiner Gefälligkeit mitgenommen wird.

Durch die 50 Klm.-Zone wird der Kraftgüterverkehr aufgeteilt in Güternahverkehr und Güterfernverkehr. Für den Güternahverkehr gelten die Bindungen und Beschränkungen, denen der Güterfernverkehr unterliegt, nicht. Er bedarf keiner Genehmigung und ist nicht an RKT und KVO gebunden. Ebenso werden die Unternehmer in 2 Gruppen geteilt durch die Vorschrift, daß der Fernverkehrsunternehmer kein anderes Gewerbe, also auch nicht Güternahverkehr ausüben darf (§ 8 Abs. 2 GFG)[19]. Maßgebend für die Berechnung des Umkreises von 50 Klm. ist der Standort des Fahrzeuges. Jedes Kraftfahrzeug, mit dem Güter für Andere befördert werden, muß also einen bestimmten Standort haben. Deshalb schreibt § 9 Durchf.VO. zum GFG den Anmeldungszwang für alle Kraftfahrzeuge des Güterfernverkehrs und des Güternahverkehrs vor. Der Unternehmer kann aber nicht einen beliebigen Standort wählen, sondern als Standort eines Kraftfahrzeugs nur seinen Wohnsitz, den Sitz seines Unternehmens oder einer geschäftlichen Niederlassung angeben. Für die Berechnung der 50 Klm.-Zone, innerhalb deren Beförderungen als Güternahverkehr frei, d. h. ohne Genehmigung durchgeführt werden können, ist nach der Durchf.VO. zum GFG die kürzeste Verbindung auf öffentlichen, für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebenen Straßen maßgebend, gerechnet vom Mittelpunkt des Standorts des Kraftfahrzeugs (Ortsmittelpunkt). Da diese Art der Berechnung der Nahzone große Schwierigkeiten mit sich brachte, ist nunmehr für die Berechnung die Luftlinie, gerechnet vom Standort des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus, als maßgebend festgesetzt worden.[20] Und zwar ist für den Grenzfall be-

[19] Für Unternehmer, die beide Verkehrsarten ausüben und denen Genehmigung auf Grund des bisherigen Rechts erteilt ist, ist der Vollzug dieser Vorschrift bis 1. 4. 1938 ausgesetzt (§ 39 Abs. 2 GFG).

[20] Erlaß des Reichsverk.Min. v. 14. Nov. 1936, RVerk.Bl. B Nr. 43.

stimmt, daß in Fällen, in denen der 50 Klm.-Luftlinienkreis die Gemeindegrenzen eines Ortes überschneidet, der ganze Ort zur Nahzone zu rechnen ist.

Sonach gilt jeder Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen außerhalb der Nahzone als Fernverkehr, auch wenn er sich auf Entfernungen unter 50 Klm. erstreckt[21] und unterliegt damit den Bestimmungen der KVO. Dies gilt auch für Beförderungsleistungen von und nach dem Ausland, sofern nicht zwingende ausländische Rechtsvorschriften entgegenstehen (§ 1 Abs. 2 KVO).

II. Der Fernverkehr der Reichsbahn.

Die Deutsche Reichsbahn gilt hinsichtlich des Güterfernverkehrs mit eigenen Kraftfahrzeugen nicht als Unternehmer i. S. des § 1 GFG; sie gehört auch nicht dem RKB an. Nur die Vorschriften des GFG über die Gestaltung der Tarife finden auch auf sie Anwendung (§§ 13, 14, 30 GFG). Eine Übereinstimmung der Tarife in allen Punkten ist aber nicht notwendig. Daher konnte für die Reichsbahn eine abweichende KVO aufgestellt werden, deren Geltungsbereich auf den Güterfernverkehr beschränkt ist, den die Reichsbahn mit eigenen Kraftfahrzeugen oder mit Kraftfahrzeugen von solchen Unternehmern, die sie mit Zustimmung des RKB in ihrem Güterfernverkehr beschäftigt (§ 29 GFG), betreibt (§ 1 Abs. 1 RbKVO). Der Begriff des Güterfernverkehrs ist hier derselbe wie beim Unternehmerverkehr (vgl. § 1 Abs. 3 RbKVO, § 1 Abs. 3 KVO). Für die Abgrenzung in Nahverkehr und Fernverkehr gilt somit die gleiche Regelung. Sie ist aber insofern weniger streng, als die Reichsbahn berechtigt ist, mit ein und demselben Fahrzeug Nah- und Fernbeförderungsleistungen auszuführen. Sie braucht zwar ihre Kraftfahrzeuge nicht für einen bestimmten Standort anzumelden (§ 12 Durchf.VO. z. GFG). Es besteht aber auch für sie die Verpflichtung, ihre Kraftfahrzeuge mit einer bestimmten Standortsbezeichnung zu versehen.[22] Diese Verpflichtung ist daraus herzuleiten, daß im andern Fall eine Abgrenzung des Güterfernverkehrs gegenüber dem Nahverkehr überhaupt unmöglich wäre, vielmehr für die Reichsbahn die Begriffe „Güternahverkehr" und „Güter-

[21] Kniebaum in „Gew. Kraft-Verkehr" 1936 Heft 6 S. 4.

[22] so Hein, Komm. z. GFG, S. 37.

fernverkehr" einen anderen Inhalt hätten, da mangels eines bestimmten Standorts die Berechnung der Zone nach der Vorschrift des GFG überhaupt unmöglich wäre. Dies würde aber den Bestimmungen und dem Sinn des GFG im Allgemeinen und dem § 1 Abs. 3 RbKVO im besonderen widersprechen. Die Bedeutung der Abgrenzung der Fernzone von der Nahzone liegt zwar für die Reichsbahn nicht wie beim Unternehmer in dem Betätigungsverbot in der einen oder anderen Verkehrsart, sondern diese Abgrenzung dient nur der Entscheidung der Frage, ob im Einzelfall der RKT und die RbKVO in Anwendung zu bringen ist oder nicht.

Der Reichsbahn steht das Recht zu, Unternehmer mit ihren Kraftfahrzeugen mit Zustimmung des RKB im Rahmen ihres Güterfernverkehrs zu beschäftigen. Auf diesen Fernverkehr finden ebenfalls die Vorschriften der RbKVO Anwendung (§ 1 Abs. 1 RbKVO).

Die Reichsbahn setzt ihre Kraftwagen bezw. die Kraftwagen der in ihrem Betrieb mit Zustimmung des RKB beschäftigten Unternehmer aber auch im Zuge ihres allgemeinen Eisenbahn-Stückgutverkehrs ein, um abgelegenere und durch schwachen Verkehr weniger wirtschaftlich arbeitende Bahnhöfe rascher und öfter bedienen zu können. Bei einer derartigen Beförderung eines Stückguts ist der Frachtvertrag meist nach der EVO abgeschlossen, denn in der Regel weiß der Absender gar nicht, daß das Gut mit Kraftfahrzeug befördert wird, außer er hat eine solche Beförderung im Frachtbrief ausdrücklich vorgeschrieben. § 1 Abs. 4 RbKVO bestimmt hier ausdrücklich, daß auf solche Beförderungsleistungen die RbKVO nicht in Anwendung zu bringen ist, sondern daß solchen Frachtverträgen ausschließlich die Vorschriften der EVO zu Grunde zu legen sind.

§ 6.

Der Abschluß des Beförderungsvertrags.

I. Der Unternehmerverkehr.

Die rechtliche Grundlage für die in den §§ 29 ff. der KVO geregelte Haftung des Unternehmers bildet der Beförderungsvertrag: Beförderungsvertrag ist der der Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen im Fernverkehr zu Grunde liegende Frachtvertrag, welcher

den besonderen Bestimmungen der KVO unterworfen ist. Gegenstand des Vertrags ist nicht die Tätigkeit der Beförderung, sondern der Erfolg dieser Tätigkeit. Die Leistung des Unternehmers besteht also in der Bewegung des Gutes von einem Ort zum andern. Die Gegenleistung hierzu bildet die auf Grund des Tarifs zu bezahlende Fracht, auf deren Entrichtung nicht verzichtet werden kann (§§ 14, 16 GFG, § 9 KVO).

Geschlossen wird der Beförderungsvertrag zwischen dem frachtbriefmäßigen Absender und dem Unternehmer (§ 3 KVO). Absender ist, wer im eigenen Namen die Güterbeförderung bestellt. Schließt der Absender zwar in eigenem Namen, aber für fremde Rechnung den Beförderungsvertrag, so z. B. der Spediteur, so heißt derjenige, in dessen Namen er handelt, Versender (§ 407 HGB). Zwischen dem Versender und dem Unternehmer entstehen keine vertraglichen Rechte und Pflichten. Daraus folgt, daß der Erstere, soweit nicht außervertragliche Ansprüche gegeben sind, Rechte unmittelbar gegen den Unternehmer nur durch Abtretung erlangen kann. Als Empfänger wird derjenige bezeichnet, an den das Gut abgeliefert werden soll (§ 426 Ziff. 3 HGB, § 11 Abs. 1 (d) KVO). Beteiligt ist ferner am Beförderungsvertrag der RKB und zwar steht ausschließlich ihm der Anspruch auf Zahlung des Beförderungsentgeltes, also der Fracht und des Entgelts für Nebenleistungen (Rollgebühren usw.) zu. (§ 15 GFG, § 3 Abs. 2 KVO). Dem RKB ist also nicht nur formell die Berechnung, Einziehung und Auszahlung des Beförderungsentgelts übertragen (§ 10 Abs. 1 Ziff. 3 GFG), er hat auch materiell den alleinigen Anspruch auf Bezahlung des Beförderungsentgelts. Dieser Anspruch des RKB kann in keiner Weise ausgeschaltet werden, weder durch vertragliche Abmachungen zwischen Absender und Unternehmer oder Empfänger und Unternehmer, noch durch Vereinbarungen zwischen dem RKB und einem der am Frachtvertrag Beteiligten (§ 15 Satz 2 GFG). Der Zahlungspflichtige kann auch nur durch Leistung an den RKB erfüllen, durch Aufrechnung gegenüber dem Unternehmer wird er von seiner Zahlungspflicht nicht befreit. Andererseits kann der RKB den ihm gegen den Frachtschuldner zustehenden Anspruch nicht abtreten (vgl. § 399 BGB). Der Unternehmer erwirbt mit Abschluß des Beförderungsvertrags einen Anspruch gegen den Verband, der auf Auszahlung in Höhe der vom Zahlungspflichtigen geschuldeten Fracht-

summe gerichtet ist. Dieser Anspruch ist unabhängig von der Leistung des Frachtschuldners an den RKB. Leistet der Erstere nicht oder nicht in voller Höhe, so kann dies der RKB dem Unternehmer gegenüber nicht geltendmachen.

Während der Frachtvertrag des gewöhnlichen Landfrachtführers formlos durch bloßen Consens des Absenders mit dem Frachtführer geschlossen wird, und somit die tatsächliche Übergabe des Gutes zum Abschluß nicht erforderlich ist, kommt der Beförderungsvertrag des Güterfernverkehrs nur zum Abschluß, wenn sowohl das Gut wie der Frachtbrief dem Unternehmer übergeben und von diesem angenommen wird (§ 15 KVO). Der Beförderungsvertrag der KVO ist dem Frachtvertrag der EVO nachgebildet und ist wie dieser sowohl Real- wie Formalvertrag. Formlos abgeschlossene Beförderungsverträge sind nichtig, da die KVO zwingendes Recht darstellt. Der Frachtbrief ist also hier — im Gegensatz zum gewöhnlichen Frachtvertrag (§ 429 HGB) — unbedingtes Formerfordernis und sein Inhalt maßgebend für den Beförderungsvertrag, bildet aber diesen Vertrag nicht selbst, sondern kann als Beweisurkunde jeder Zeit durch Gegenbeweis entkräftet werden. Als Zeichen der Annahme ist der Frachtbrief nach der Auflieferung des Gutes durch den Unternehmer zu unterschreiben. Der Akt des Unterschreibens bedeutet aber keineswegs den Vertragsabschluß, ebensowenig ist die Unterschrift des Unternehmers ein Formerfordernis, vielmehr hat es lediglich die Bedeutung eines Beweismittels für den Abschluß des Beförderungsvertrags (§ 15 Abs. 3 KVO). Es kann daher trotz vollzogener Unterschrift der Gegenbeweis geführt werden, daß ein Beförderungsvertrag nicht zustandegekommen ist, wie umgekehrt bewiesen werden kann, daß ein Beförderungsvertrag geschlossen wurde, obgleich die Unterschrift unter das Begleitpapier unterlassen wurde.[23] Auch das Fehlen oder die Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben macht den Beförderungsvertrag nicht nichtig, jedoch haften die am Vertrag Beteiligten für die Richtigkeit und Vollständigkeit ihrer Erklärungen (§ 22 GFG), der Absender insbesondere nach § 13 KVO. Falsche Angaben können strafrechtliche Verfolgungen nach sich ziehen (§ 37 Abs. 1 Ziff. 3 GFG). Bei unrichtiger oder unvollständiger Angabe

[23] So für den Eisenbahnfrachtvertrag: Staub, § 453 Anm. 2; Kittel-Friebe-Hay, § 61 Anm. 5.

des Inhalts oder des Gewichts der Sendung oder der Beförderungsstrecke wird eine Vertragsstrafe in der Form eines Frachtzuschlags erhoben (§ 23 GFG, § 13 Abs. 1 KVO). Daneben bleibt die Haftung des Absenders für die durch die Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben entstandenen Schäden bestehen.[24] Diese Haftung ist jedoch immer an die Ursächlichkeit der unrichtigen Angabe für den eingetretenen Schaden gebunden.

Die Ausfertigung eines Frachtbriefs ist Pflicht des Absenders, im Gegensatz zum HGB, wo der Frachtführer nur ein Recht auf Ausstellung eines Frachtbriefs hat (§ 426 HGB). Für den Frachtbrief, der mit 3 Durchschriften auszufertigen ist (§ 10 KVO), ist ein Formblatt (§ 10 Abs. 1 KVO) und der Inhalt der vom Absender vorzunehmenden Eintragungen vorgeschrieben (§ 11 KVO). Letztere zerfallen in zwei Gruppen: Einmal die Eintragungen, die zwingend vorgeschrieben sind (§ 11 Abs. 1 KVO, u. a. Bestimmungsort, Anschrift des Empfängers, Unterschrift des Absenders), zum andern Angaben und Erklärungen, die der Absender eintragen k a n n (§ 11 Abs. 2 KVO, z. B. Weisungen über die Zuführung, Vereinbarungen über die Lieferfrist). Diese Aufzählung in § 11 Abs. 1 u. 2 KVO ist erschöpfend, weitere Eintragungen darf der Absender nicht vornehmen (§ 11 Abs. 3 KVO). Über die Ausstellung eines Ladescheins enthält die KVO keine Bestimmungen. Eine Vereinbarung über die Ausstellung eines Ladescheins nach den §§ 444 ff. HGB ist aber durch die KVO auch nicht ausgeschlossen und daher zulässig, wenn sie auch in der Praxis wohl selten vorkommt.[25]

Für den Unternehmer gibt es grundsätzlich keinen Kontrahierungszwang (§ 7 Abs. 1 KVO). Eine Einschränkung findet dieser Grundsatz nur für solche Unternehmer, welche sich dem RKB gegenüber verpflichtet haben, alle von Letzterem zugewiesene Beförderungsaufträge auszuführen. Solche Unternehmer dürfen die Über-

---

[24] Dies ergibt sich aus dem Hinweis in § 13 Abs. 1 KVO: „Vergleiche außerdem § 37 Abs. 1 Ziff. 3 GFG".

[25] Die im früheren Recht der NotVO. vorgeschriebene Ladeliste (§ 24 der Ausf.Best. über den Ueberlandverkehr mit Kfzgen) ist kein Ladeschein i. S. des HGB. Sie stellte ein Verzeichnis der einzelnen in e i n e m Transport beförderten Güter dar und begleitete wie der Frachtbrief das Gut. Nach Beendigung der Beförderung war sie vom Unternehmer aufzubewahren. Jetzt ist eine Ladeliste nicht mehr vorgeschrieben.

nahme der Beförderung nur dann ablehnen, wenn den Vorschriften der KVO oder den allgemeinen Anordnungen des RKB nicht entsprochen wird, wenn ihnen keine geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen oder wenn die Beförderung durch höhere Gewalt verhindert wird (§ 7 Abs. 2 KVO). Will der Unternehmer aus einem dieser Gründe einen Auftrag ablehnen, so darf er dies nur mit Genehmigung der vom RKB beauftragten Stelle tun (§ 7 Abs. 3 KVO). Eine Verpflichtung des Unternehmers nach § 7 Abs. 2 KVO. verschafft aber dem Absender noch keinen Anspruch gegen den Unternehmer auf Übernahme der Beförderung, denn diese Verpflichtung wirkt als zweiseitiges Rechtsgeschäft nur zwischen den Parteien. Durch die Einschränkung des Rechts zur Ablehnung eines Auftrags auf Seiten des Unternehmers soll nur der Verband geschützt werden; es läßt sich aber aus diesem Vertrag ein Anspruch des Absenders nicht herleiten.

II. Der Fernverkehr der Reichsbahn.

Für den Abschluß des Beförderungsvertrags im Güterfernverkehr der Reichsbahn gilt im wesentlichen das über den Unternehmerverkehr Gesagte, wobei an die Stelle des Unternehmers und des RKB die Deutsche Reichsbahn tritt. Die Pflicht zur Erbringung der Beförderungsleistung und der Anspruch auf die Gegenleistung hat sonach hier nur eine Rechtsperson, die Reichsbahn. Der Beförderungsvertrag kommt ebenfalls durch Übernahme des Gutes und des Frachtbriefs durch die Reichsbahn zustande. An die Stelle der Unterschrift des Absenders tritt der Annahmevermerk der Reichsbahnannahmestelle. Auf Verlangen des Absenders kann die Annahme daneben noch in anderer Form, z. B. durch Eintrag in ein Quittungsbuch bescheinigt werden (§ 15 Abs. 1 und 3 RbKVO). Rechtlich hat der Annahmevermerk auf dem Frachtbrief wie die Unterschrift des Unternehmers die Bedeutung eines Beweismittels (§ 15 Abs. 2 RbKVO).

Für die Form des Frachtbriefs hat die Reichsbahn ein besonderes Formblatt, den sogenannten Kraftwagenfrachtbrief eingeführt. Ausnahmsweise kann die Ausfertigung eines Eisenbahnfrachtbriefs genügen, wenn die Kraftwagenbeförderung einer Beförderung mit der Eisenbahn vorausgeht oder ihr nachfolgt (§ 10 Abs. 2 RbKVO).

Auch für die Reichsbahn besteht in ihrem Güterfernverkehr grundsätzlich kein Beförderungszwang. Sie ist aber in bestimmten Fällen zum Abschluß von Beförderungsverträgen verpflichtet und zwar im Stückgutverkehr, wenn die Beförderung im Rahmen des allgemeinen Kraftwagenverkehrs mit den regelmäßig verkehrenden Kraftfahrzeugen erfolgen kann, im Wagenladungsverkehr, wenn die Kraftwagenbeförderung nach Vorschrift im Frachtbrief im Anschluß an eine Eisenbahnbeförderung stattfinden soll und die Reichsbahn die Möglichkeit dieser „Anstoßbeförderung" öffentlich bekanntgegeben hat (§ 7 Abs. 1 (a), (c) RbKVO). Außerdem kann sich die Reichsbahn durch besondere Verträge zur Übernahme verpflichten, z. B. durch Vereinbarung mit dem Spediteurgewerbe (§ 7 Abs. 1 (b) RbKVO). In allen diesen Fällen kann die Reichsbahn wie der Unternehmer die Übernahme einer Beförderung nur in Fällen höherer Gewalt, mangels geeigneter Fahrzeuge oder bei Nichteinhaltung der erlassenen Vorschriften ablehnen, ohne sich schadensersatzpflichtig zu machen.

2. Abschnitt:

Die Haftung aus dem Beförderungsvertrag.

§ 7.

Allgemeines.

I. Der Unternehmerfernverkehr.

Die Haftung des Unternehmers für die aus der Vornahme von Güterfernbeförderung mit Kraftwagen entspringenden Gefahren kann sich je nach Lage des Einzelfalles aus dem Beförderungsvertrage oder aus einem außervertraglichen Schuldverhältnis (unerlaubte Handlung i. S. des § 823 HGB) oder aus beiden Gründen nebeneinander ergeben. Letzteres ist dann der Fall, wenn die Verletzung einer Vertragspflicht zugleich den Tatbestand einer unerlaubten Handlung erfüllt. Gegenstand der Untersuchung dieses Kapitels soll die sich aus dem Fernbeförderungsvertrage ergebende frachtrechtliche Haftung des Unternehmers sein.

Nach dem HGB haftet der Frachtführer für die Fälle des Verlustes und der Beschädigung des Gutes und für Versäumung der Lieferfrist, soweit diese Schäden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten (§ 429 HGB). Demgegenüber ergibt sich die Haftung des Unternehmers aus § 29 KVO:

> „Die Unternehmer ersetzen alle an den beförderten Güter aller Art einschließlich lebenden Tieren entstandenen direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle . . ., sowie Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entstehen,"

Für andere als Güterschäden bestimmt § 31 KVO folgendes:

> „(1) Der Unternehmer ersetzt Schäden, die dem verfügungsberechtigten Absender oder Empfänger im Zuge der Beförderung des Gutes entstanden sind:
>
> a) Durch Überschreitung der Lieferfrist,
> b) durch Falschauslieferung,
> c) durch nichtordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrags,
> d) durch Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen."

Im Vergleich zu der Haftung aus anderen Vertragsverhältnissen ist die Ersatzpflicht des Unternehmers für Verlust und Beschädigung weit strenger. Im Gegensatz zu anderen Vertragsschuldnern haftet er auch ohne Verschulden.

Da die Haftung des Unternehmers grundsätzlich über die Verschuldensgrenze hinaus ausgedehnt ist, umfaßt sie auch den sogenannten niederen Zufall. Erst der durch höhere Gewalt verursachte Schaden schließt die Ersatzpflicht des Unternehmers aus. Dieser Haftungsrahmen ist außerordentlich weit. Der grundsätzlich strengen Haftung steht gewissermaßen als Ausgleich eine Begrenzung im Umfang der Schadensersatzleistung gegenüber. Bei anderen Vertragsverhältnissen hat der Schuldner im Falle des Verschuldens, also auch bei leichter Fahrlässigkeit, den entstandenen Schaden voll zu ersetzen (§ 276 BGB, für den Gehilfen § 278 BGB). Der Unternehmer dagegen hat in keinem Fall Ersatz des vollen Schadens zu leisten (§ 36 KVO). Zwar wird auch grundsätzlich neben dem unmittelbaren Schaden entgangener Gewinn ersetzt. Aber ebenfalls nicht unbegrenzt, sondern nur bis zu einem bestimmten Hundertsatz des Ersatzwertes (§ 35 Abs. 1 KVO). In anderen Fällen wieder hält sich die Ersatzpflicht des Unternehmers innerhalb eines bestimmten Höchstbetrags, so z. B. im Falle der fehlerhaften Einziehung von Nachnahmen (§ 36 Satz 2, § 31 Abs. 2 Satz 2 KVO).

Bei Güterschäden ist der Ersatzwert in der Regel auf den Frachtenwert beschränkt, jedoch werden nicht mehr als 80 RM je Kilo Rohgewicht erstattet (§ 35 Abs. 1 KVO). Bei anderen als Güterschäden, z. B. Lieferfristüberschreitung erfolgt die Begrenzung durch Festsetzung einer Höchstsumme (§ 31 Abs. 2 KVO). [1]

Unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. höhere Gewalt, Krieg und hoheitliche Eingriffe, Verschulden des Verfügungsberechtigten) ist der Unternehmer von der Ersatzpflicht völlig befreit. [2]

Stellt man die Haftungsgrundsätze der KVO zum Vergleich mit denen des HGB und BGB, so kann man trotz der Minderung in der Höhe des Schadensersatzes eine wesentliche Erweiterung des Haftugnsrahmens erkennen. Dadurch, daß eine Exkulpation durch

[1] Näheres s. u. § 15.

[2] Ferner sind von der Ersatzpflicht ausgeschlossen eine Anzahl Sonderfälle, die in § 34 Abs. 1 (d)—(n) aufgeführt sind.

Berufung auf eine zufällige Schadensstiftung ausgeschlossen ist, wird die Zahl der ersatzpflichtigen Schadensfälle so erhöht, daß diesen Nachteilen gegenüber die Milderung als fast unwesentlich erscheinen muß. Nach HGB und BGB hat der Vertragsschuldner in der Regel nur für ein Verschulden einzustehen:

> § 276 BGB: „Der Schuldner hat, sofern nicht ein anderes bestimmt ist, Vorsatz und Fahrlässigkeit zu vertreten."
> und § 429 HGB: „. . . es sei denn, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten."

Diese Vorschriften sind nicht zwingendes Recht, sondern können sowohl durch Gesetz als auch durch Parteivereinbarung erweitert oder beschränkt werden.[3] Ausgeschlossen ist nach § 276 Abs. 2 BGB nur ein Erlaß der Haftung für Vorsatz im voraus; ein solcher Erlaß würde gegen die guten Sitten verstoßen. Alle diese Erleichterungen sind für die Haftung des Unternehmers nach der KVO gänzlich ausgeschlossen, da die Haftungsvorschriften der KVO durch § 18 GFG für unabdingbar erklärt sind. Infolgedessen läßt sich die verschärfte Haftung weder durch vertragliche Abmachungen noch durch Berufung auf einen Handelsbrauch herabsetzen. Andererseits ist in § 36 KVO i. Verb. mit § 35 KVO Ersatz des *vollen* Schadens auch für den Fall ausgeschlossen, daß der Unternehmer den Schaden vorsätzlich herbeiführt. Eine solche Beschränkung der Schadenshaftung auf einen bestimmten Höchstbetrag bei Verschulden findet sich auch in den Haftungsbestimmungen anderer Verkehrsgesetze, z. B. § 12 KFG, § 23 Luft-VG. Es handelt sich hier aber in erster Linie um außervertragliche Ansprüche, die bei vorsätzlicher Schadenszufügung auch im Güterfernverkehr neben den Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag bestehen. Denn die in § 36 KVO festgesetzte Beschränkung der Ersatzpflicht bezieht sich nur auf die in der KVO genannten Haftungsfälle, also auf vertragliche Ansprüche. Soweit ein Schadensersatzanspruch nach den allgemeinen Grundsätzen des bürgerlichen Rechts geltendgemacht werden kann z. B. auf Grund unerlaubter Handlung, bestimmt sich auch der Umfang der Haftung nach diesen Grundsätzen; die Ersatzsumme kann sonach die Höchstbeträge der KVO übersteigen.

---

[3] Vergl. Staub, § 429 HGB Anm. 17.

II. Der Fernverkehr der Reichsbahn.

Aus dem Beförderungsvertrage haftet die Reichsbahn ebenso wie als Eisenbahnunternehmen nach § 456 HGB für Verlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung. § 30 Abs. 1 RbKVO bestimmt:

„Die Reichsbahn haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, sowie für den Schaden, der durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht."

Gegenüber der Haftung des Landfrachtführers ist die Ersatzpflicht der Reichsbahn weit strenger, da sie wie bei der Haftung aus dem Eisenbahnfrachtvertrag auch ohne Verschulden haftet. Erst die höhere Gewalt befreit die Reichsbahn von der Ersatzpflicht. Aber wie bei der Eisenbahnhaftung und der Unternehmerhaftung ist auch hier der Umfang der Ersatzleistung begrenzt. Den vollen Schaden hat die Reichsbahn nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit zu ersetzen und zwar nur bis zum doppelten Betrag der in der RbKVO festgelegten Höchstsätze (§ 38 RbKVO). In den anderen Fällen wird der Börsenpreis oder Marktpreis, unter Umständen nur der gemeine Handelswert ersetzt, bei Lieferfristüberschreitung der volle Schaden bis zur Höhe der Fracht. Entgangener Gewinn wird in diesen Fällen nicht ersetzt.

Die in der RbKVO festgelegte Haftung ist für die Reichsbahn zwingend und kann nicht durch Parteivereinbarung erweitert oder eingeschränkt werden. Denn dies würde einer Erleichterung bezw. Erschwerung der Beförderungsbedingungen gleichkommen. Abänderungen der Beförderungsbedingungen sind aber nur zulässig, wenn sie gegenüber jedermann Wirkung haben (§ 30 i. Verb. mit § 14 GFG), und in der gesetzlich vorgeschriebenen Form vorgenommen werden. Die Reichsbahn ist daher an die Haftungsvorschriften der jeweils geltenden RbKVO. gebunden.

Im Vergleich zur Haftung des Unternehmers haftet die Reichsbahn nur von der Annahme bis zur Ablieferung, nicht aber wie der Unternehmer für Schäden aus Transportmittelunfällen oder Betriebsunfällen, die vor der Annahme eingetreten sind oder sich erst nach der Ablieferung ereignet haben.

Auch bei der Ersatzpflicht für Lieferfristüberschreitung ist die Reichsbahn wesentlich günstiger gestellt als der Unternehmer, haftet

sie doch nur bis zur Höhe der Fracht, der Unternehmer dagegen bis zum Betrag von 30 000 RM bei Ladungsgütern bezw. 5000 RM bei Stückgütern. Allerdings kann die Reichsbahn durch Angabe des Lieferwertes durch den Absender zu einer die Höchstbeträge überschreitenden Entschädigung verpflichtet werden (§ 36 RbKVO), eine Möglichkeit der Haftungserweiterung, welche für den Unternehmer nach der KVO nicht gegeben ist. — Gegenüber der Haftung des Unternehmers, der auch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit nur im Rahmen der Höchstbeträge haftet, bedeutet es eine weitere wesentliche Verschärfung der Haftung der Reichsbahn, daß sie in einem solchen Fall bis zum Doppelten der Höchstbeträge Ersatz leisten muß.

§ 8.

Die Haftung für Dritte.

I. Der Unternehmerfernverkehr.

Die Unternehmer haften für ihre Hilfskräfte nach § 6 KVO und zwar haften sie für „die Personen, deren sie sich zur Erfüllung und bei Ausführung ihrer Aufgaben bedienen". Es handelt sich hier nicht um eine Einteilung in zwei verschiedene Gehilfengruppen, also etwa in „Erfüllungsgehilfen" und in „Verrichtungsgehilfen"[4], sondern § 6 KVO umreißt damit nur den Erfüllungsgehilfen des § 278 BGB. Denn die Ausdrücke „zur Erfüllung" und „bei Ausführung seiner Aufgaben" bedeuten dasselbe: Handlungen, die dem Unternehmer in seiner Eigenschaft als Unternehmer von Güterfernbeförderungen obliegen, dienen gleichzeitig der Erfüllung des Beförderungsvertrags. Für den gewöhnlichen Landfrachtführer ist anerkannt, daß den Worten „bei Ausführung der Beförderung" in § 431 HGB und den Worten „zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit" in § 278 BGB dieselbe Bedeutung zukommt.[5] Es kann daher auch hier nicht zweifelhaft sein, daß die Worte „bei Ausführung seiner Aufgaben" in § 6 KVO inhaltlich mit der Formulierung des § 278 BGB gleichbedeutend sind. Die Worte „zur Erfüllung" und „bei Ausführung ihrer Aufgaben" enthalten sonach beidesmal den Begriff des Erfüllungsgehilfen.

[4] So unterscheidet Gülde, S. 313.

[5] So Staub, § 431 Anm. 2; Rundnagel, Haftung S. 17, Dür.-Hach. Anm. 5 zu § 431 und die dort Zitierten.

Erfüllungsgehilfe ist bei einem Vertrag „jede mit dem Willen des Schuldners bei der Vertragserfüllung tätige Hilfsperson“ [6]. Es kommt dabei nicht darauf an, ob eine vertragliche Verpflichtung der Hilfsperson gegenüber dem Unternehmer vorliegt [7], ob überhaupt Rechtsbeziehungen zwischen Unternehmer und Hilfsperson bestehen, nur muß sich der Unternehmer zur Erfüllung *seiner* Verbindlichkeit ihrer bedienen [8]. Der Unternehmer haftet nicht wie der Landfrachtführer (§ 431 HGB) für seine „Leute“ unter allen Umständen, sondern nur dann, wenn sie mit der Ausführung der Beförderung und der damit verbundenen Nebenaufgaben befaßt waren. Die KVO nimmt also keine Zweiteilung der Hilfspersonen in „Leute“ und „andere Personen“ vor, wie sie § 431 HGB für den Frachtführer und § 458 HGB, § 5 EVO für die Eisenbahn enthält. Daraus ergibt sich, daß der Unternehmer für seine Angestellten nicht anders haften soll, wie für Personen, mit denen er in keinem dauernden Vertragsverhältnis steht. Es ist daher für den Eintritt der Haftung auch beim Angestellten des Unternehmers erforderlich, daß die schadensverursachende Handlung oder Unterlassung bei Gelegenheit einer Tätigkeit vorgenommen ist, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen ist. Den Unternehmer trifft also die erweiterte Haftung des Landfrachtführers und der Eisenbahn nicht, die für jede Handlung ihrer Angestellten und Bediensteten haften, sofern sie nur in einer gewissen Beziehung zu ihrem Angestelltenverhältnis steht, so z. B. wenn der Ladearbeiter nachts im Laderaum stiehlt und der Diebstahl nur dadurch möglich war, daß er sich in den Räumlichkeiten genau auskannte. [9] Der Unternehmer haftet dagegen für Hilfspersonen in allen Fällen nur dann, wenn diese gerade Aufgaben erledigen, die dem Unternehmer in Ansehung des betreffenden Gutes oblagen, welches einen Schaden erlitt.

Gegenüber der Haftung des Landfrachtführers und der bürgerlich-rechtlichen Haftung ist aber die Haftung des Unternehmers für

---

[6] Soergel, Band 1 S. 554, Abs. 2.

[7] RG 98, 327.

[8] RG 102, 215; 74, 166; RG in Seuff. Arch. 89, 259.

[9] So RG und herrschende Lehre: RG 7, 128; 71, 127; Gierke, S. 524; Staub, § 431 Anm. 3. Anderer Ansicht: Rundnagel, Haftung S. 18 ff.; Dür.-Hach. zu § 458, Anm. 4.

Hilfspersonen dadurch gewaltig erweitert, daß er (wie die Eisenbahnen) auch ohne Verschulden für Handlungen seiner Hilfspersonen haftet, also für einen Schaden einstehen muß, der durch Hilfspersonen irgendwelcher Art zwar verursacht, aber ohne Verschulden herbeigeführt wurde, sofern die in Frage stehende Handlung im Augenblick der Vornahme nur innerhalb des Rahmens der Vertragsverpflichtungen des Unternehmers lag. Die Haftung für die Hilfspersonen ergibt sich nur aus dem Beförderungsvertrag und ebenfalls nur im Rahmen der durch §§ 29 ff. KVO festgelegten allgemeinen Haftungsgrundsätze. Darnach haftet der Unternehmer also verschärft auch für den Zufall, der in den Angelegenheiten der Hilfskräfte eingetreten ist. Dieser verschärften Haftung gegenüber müssen naturgemäß auch die Grundsätze der Haftungsmilderung hinsichtlich der Begrenzung der Höhe des zu leistenden Ersatzes (auf den Fakturenwert usw.) zur Anwendung kommen, da der Unternehmer hier nicht schlechter gestellt sein darf, als es nach den allgemeinen Grundsätzen vorgesehen ist.

Wie schon die Stellung des § 6 KVO unter den „allgemeinen Bedingungen" zeigt, ist er auf alle Fälle frachtrechtlicher Haftung des Unternehmers anzuwenden, mithin nicht nur bei Güterschäden, oder den in § 31 KVO genannten Nichtgüterschäden, sondern auch auf die Verletzung anderer sich aus dem Beförderungsvertrage ergebenden Verpflichtungen, wie Erfüllung von Zoll- oder Steuervorschriften. (§ 20 Abs. 5 KVO).

Gerade so wie beim Landfrachtführer und bei der Eisenbahn[10] kann auch beim Unternehmer § 6 KVO auf unerlaubte Handlungen der Hilfspersonen nicht angewandt werden. Für solche Handlungen, die außerhalb eines vertraglichen Schuldverhältnisses liegen, hat der Unternehmer nur gemäß § 831 BGB einzustehen. Er kann sich also durch den Nachweis exkulpieren, daß er bei Auswahl der Hilfskräfte, mit denen er entweder einen Arbeitsvertrag oder Werkvertrag geschlossen hat, die nötige Sorgfalt beobachtet und ihre Obliegenheiten in normaler Weise überwacht habe.

II. Der Fernverkehr der Reichsbahn.

Die Haftung der Reichsbahn für Dritte ist in wörtlicher Übereinstimmung mit derjenigen des Unternehmers geregelt (§ 6 KVO,

[10] Staub, § 429 Anm. 3, § 458 Anm. 7, § 456 Anm. 3.

§ 6 RbKVO). Es kann daher auf das unter I Gesagte Bezug genommen werden. Für ihre „Leute", welche die Reichsbahn sowohl in ihrem Eisenbahnbetrieb wie in ihrem Güterfernverkehr beschäftigt, haftet sie somit verschieden je nachdem, ob der Frachtvertrag auf Grund der EVO oder der KVO abgeschlossen wurde. (§ 5 EVO, § 6 RbKVO).

Eine besondere Behandlung findet aber der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, der für die Reichsbahn Stückgüter vom Absender bis zur Annahmestelle der Reichsbahn „anrollt" oder schon beförderte Güter von der Empfangsstelle dem Empfänger zustellt. Für Schäden, die durch seine Leistungen oder während seines Gewahrsams eintreten, haftet die Reichsbahn nach denselben Grundsätzen, nach denen sie für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst ihres Eisenbahnverkehrs die Haftung trägt (§ 5 Abs. 5, § 30 Abs. 3 RbKVO). Die diesbezüglichen Vorschriften der EVO finden also auch im Güterfernverkehr der Reichsbahn entsprechende Anwendung. Die Haftung der Reichsbahn ist sonach für das Anrollen (§ 63 Abs. 9 EVO) und für das Zuführen (§ 77 Abs. 1 EVO) verschieden. Grundsätzlich stehen das Anrollen und Zuführen von Gütern im Belieben des Absenders bezw. des Empfängers, die ihrerseits der Eisenbahn entsprechende Weisungen erteilen können. Die Eisenbahn kann dann diese besondere Beförderung allein ausführen oder auch einen für alle vorkommenden Fälle bestellten Rollfuhrunternehmer damit beauftragen. Tut sie dies, so haftet sie für schädigende Handlungen des Rollfuhrunternehmers beim Anrollen, welches dem eigentlichen Frachtvertrage vorausgeht und daher außerhalb des Vertragsverhältnisses liegt, nur wie ein Landfrachtführer i. S. von § 431 HGB, wie sich aus § 63 Ziff. 9 EVO ergibt. [11] Zur Entstehugn der Haftung der Reichsbahn ist also ein Verschulden der Hilfspersonen notwendig. — Dagegen haftet die Reichsbahn schärfer für das Zustellen der Güter in die Wohnung des Empfängers. Gibt der Empfänger Anweisung zur Zustellung, so erweitern sich damit automatisch die Pflichten der Reichsbahn aus dem Beförderungsvertrage bis zur körperlichen Übergabe des Gutes.

[11] v. Beck in EE 53, 3, 1933: Im Rahmen des Bahnspeditionsvertrags handelt der Rollfuhrunternehmer bei der Anfuhr „zwar infolge seiner Bestellung durch die Bahn gleichfalls in bahnamtlicher Eigenschaft, trotzdem aber mit eigenen unmittelbaren Rechtsbeziehungen zu dem Rollfuhrkunden."

Die Ablieferung und damit die Beendigung der frachtvertraglichen Haftung geschieht dann nicht schon am Empfangsort mit der Übergabe an den zustellenden Rollfuhrunternehmer, sondern erst mit der regelrechten Ablieferung des Gutes in der Wohnung oder in den Geschäftsräumen des Empfängers. Das Zuführen gehört hier noch zu den Vertragspflichten der Reichsbahn und der Rollfuhrunternehmer handelt hier ausschließlich als Erfüllungsgehilfe der Reichsbahn. Bis zu diesem Zeitpunkt haftet die Reichsbahn eisenbahnfrachtrechtlich (§ 77 Ziff. 1 EVO), d. h. erweitert und verschärft auf Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt nach § 458 HGB und § 5 EVO. Da aber der Rollfuhrunternehmer nach richtiger Ansicht[12] nicht zu den „Leuten" der Reichsbahn zu rechnen ist, weil er als selbständiger Gewerbetreibender nicht in einem Angestelltenverhältnis zur Reichsbahn steht, haftet die Reichsbahn auch in diesem Falle im Rahmen ihrer Allgemeinhaftung für Dritte nach § 5 RbKVO. — Bei dieser Sachlage bestehen zwischen Rollfuhrunternehmer und Absender bezw. Empfänger keinerlei vertragliche Beziehungen. Der Berechtigte kann sich daher wegen seiner Ansprüche nicht an den Rollfuhrunternehmer direkt, sondern nur an die Reichsbahn als den eigentlichen Vertragsgegner halten. Den Rollfuhrunternehmer kann der Berechtigte nur aus unerlaubter Handlung nach § 823 BGB in Anspruch nehmen.

§ 9.

Der sogenannte Wagenstellungsvertrag.

Ein besonderes vorvertragliches Verhältnis entsteht bei dem sogenannten Wagenstellungsvertrag. Ein solcher Vertrag kommt nur im Ladungsverkehr vor. Er entsteht dann, wenn ein Selbstverlader entweder beim RKB oder bei einem Unternehmer bezw. bei der Reichsbahn die Stellung eines oder mehrerer Fahrzeuge unter Mitteilung der vorgeschriebenen Angaben bestellt und diese Bestellung angenommen wird. (§ 14 KVO, § 14 RbKVO). Damit ist ein Vorvertrag zum eigentlichen Frachtvertrage, der wiederum erst später geschlossen wird, zustandegekommen.[13] Die beiderseitigen Rechte und

[12] So Staub, Anm. 3 zu § 458; v. Beck in EE 53, 3. Anderere Ansicht: Röder, § 63 S. 169; Dür.-Hach., Anm. 5 zu § 458; Senckpiehl in EE 50, 332, 1931.

[13] RG 109, 151.

Pflichten dieses Vorvertragsverhältnisses ergeben sich in erster Linie aus § 14 KVO, § 14 RbKVO, in Ergänzung dieser Vorschrift bestimmen sie sich nach allgemein bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen gemäß den §§ 276, 242 BGB, § 347 HGB. RKB oder Unternehmer bezw. die Reichsbahn haben für die betreffenden Güter einen geeigneten Wagen zu stellen (§ 14 Abs. 3 KVO, § 14 Abs. 3 RbKVO). Demgegenüber trifft den Verlader die Pflicht, bestimmte Angaben zu machen, die gestellten Fahrzeuge auf ihre Geeignetheit hin zu prüfen und ungeeignete Fahrzeuge zurückzuweisen [14]. Die Erfüllung dieser Pflichten muß sich naturgemäß in normalen Grenzen halten. Übermäßige Bemühungen zur Feststellung von Mängel an den gestellten Fahrzeugen können von beiden Seiten nicht verlangt werden. Die Verletzung der sich aus dem Vorvertrage ergebenden Sorgfaltspflichten hat einen Schadensersatzanspruch zur Folge. Bei der Untersuchung der Schuldfrage wird man auch ein etwaiges Verschulden des andern Teils i. S. von § 254 BGB zu berücksichtigen haben. Stellt z. B. ein Unternehmer zur Beförderung von leicht verderblichen Gütern einen Wagen mit zerrissener Plane und weist der Besteller diesen Wagen, dessen Mängel ohne Schwierigkeiten wahrzunehmen waren, infolge eigener Nachlässigkeit nicht zurück, so wird der durch nasse Witterung hervorgerufene Schaden beiden Teilen anteilmäßig aufzuerlegen sein. Wird dem Besteller ein bereits gestellter Wagen ohne Grund wieder entzogen, so ist für den daraus entstehenden Schaden Ersatz zu leisten. Desgleichen hat die Aufstellung des Fahrzeugs verkehrssicher zu erfolgen, sodaß die Güter, sowie vor allem die verladenden Personen geschützt sind. Eine Berufung auf die Beschränkung der Haftung nach § 35 KVO, § 32 RbKVO ist dann nicht gegeben, wenn ein Beförderungsvertrag späterhin nicht abgeschlossen wird. Kommt der beabsichtigte Beförderungsvertrag nicht zustande, so besteht der Anspruch ohne Beschränkung durch § 35 KVO bezw. § 32 RbKVO selbständig, da sich diese Vorschriften grundsätzlich nicht auf vertragliche Beziehungen außerhalb des eigentlichen Güterfern-Beförderungsvertrags beziehen. Wird jedoch anschließend der Beförderungsvertrag geschlossen, so werden dieser Beförderungsvertrag und der ihm notwendigerweise vorausgehende Wagenstellungsvertrag als ein einheitliches Vertragsgebilde angesehen. Damit werden aber auch

[14] EE 48, 163, 1929.

gleichzeitig die innerhalb des Wagenstellungsvertrags entstandenen Ansprüche ipso iure in das Beförderunsvertrags-Verhältnis überführt. Muß also wegen gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung Ersatz geleistet werden, so kommen nunmehr für die Berechnung der Ersatzleistung die Bestimmungen des § 35 KVO bezw. § 32 RbKVO zur Anwendung. Ferner finden die frachtvertraglichen Bestimmungen über Erlöschen und Verjährung Anwendung. [15]

[15] Vgl. Richter, S. 286 und S. 425.

3. Abschnitt:

Die Haftung des Unternehmers aus dem Beförderungsvertrag.

A. Die Haftung für Güterschäden.

§ 10.

Die allgemeinen Haftungsbestimmungen.

1. Der Unternehmer haftet aus dem Beförderungsvertrage regelmäßig selbst dann, wenn ihn ein Verschulden nicht trifft und der Schaden rein zufällig eingetreten ist. Jedoch ist der Eintritt dieser strengen Haftung an das Vorliegen gewisser Voraussetzungen geknüpft. § 29 KVO läßt die Haftung für einen Güterschaden dann wirksam entstehen, wenn der Schaden entweder durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle oder in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Gutes entstanden ist. Gegenüber der Landfrachtführerhaftung ist in der Ausdehnung der Ersatzpflicht auf den teilweisen Verlust, die sogenannte Minderung, ein Unterschied zum HGB nicht zu finden. Das HGB führt in § 429 lediglich den Totalverlust als Oberbegriff an. Dieser Begriff schließt jedoch den Teilverlust inhaltlich in sich.[1] Für andere als Güterschäden hat § 31 KVO Sonderbestimmungen getroffen.

Die Haftung aus dem Beförderungsvertrage beginnt mit dem Augenblick des Abschlusses dieses Vertrags (§ 29 KVO). Ist das Gut schon übergeben, der Beförderungsvertrag jedoch noch nicht durch die Annahme zur Beförderung abgeschlossen, so liegt nur eine Verwahrung vor und der Unternehmer haftet nur auf Grund der Bestimmungen über die Verwahrung nach § 690 BGB also nur für diligentia quam in suis. Werden die Güter durch Beauftragte des Unternehmers, z. B. Spediteure, Unternehmer von Güternahverkehr, abgeholt, so haftet der Unternehmer auf Grund der besonderen Bestimmung des § 33 (a) KVO.

2. Der aus einem wirksamen Beförderungsvertrag Berechtigte (Absender oder u. U. Empfänger) kann den Unternehmer aus Vertragshaftung nach § 29 KVO nur dann in Anspruch nehmen, wenn

[1] RG in EE. 41, 337, 1924.

ein Schaden der dort genannten Art entstanden ist. Der Schaden kann bestehen in einem Total- oder Teilverlust und Beschädigung des Gutes. Unter „Schaden" ist in dem besonderen Fall des § 29 KVO nur ein körperlicher Schaden zu verstehen. Für die Haftung aus Transportmittelunfällen oder Betriebsunfällen ist dies besonders zum Ausdruck gebracht. („ersetzen alle an den beförderten Gütern ... entstandenen direkten Schäden und Verluste"). Aber auch bei der allgemeinen Haftung für Schäden, die durch Verlust und Beschädigung von der Annahme bis zur Ablieferung entstehen, ist es erforderlich, daß ein körperlicher Schaden am beförderten Gut entstanden ist. Dies ergibt sich einmal daraus, daß in den anderen Bestimmungen der KVO, die auf § 29 Bezug nehmen, immer nur von Güterschäden die Rede ist, zum andern aber insbesondere daraus, daß die wichtigsten Schäden, die ohne Veränderung des Gutes in seiner körperlichen Unversehrtheit eintreten können, besonders zusammengefaßt sind und die Ersatzpflicht hiefür unter dem Begriff „Ersatz für andere als Güterschäden" herausgestellt ist (§ 31 KVO). Aus dieser Gegenüberstellung ist aber zu folgern, daß die allgemeinen Bestimmungen des § 29 KVO nur auf Güterschäden Anwendung finden und daß die Nichtgüterschäden der ausschließlichen Regelung des § 31 KVO unterliegen sollen. Ob und inwieweit die Höhe des tatsächlich entstandenen Schadens auf die Erstattung von Einfluß ist, wird bei der Erörterung des Umfangs der Haftung in § 12 dargelegt werden.

§ 29 KVO nennt zwei verschiedene Arten von schadenverursachenden Tatsachen, die den Unternehmer zum Schadensersatz verpflichten. Ersatzpflichtig ist der Unternehmer einmal für alle an den beförderten Gütern entstandenen direkten Schäden und Verluste durch Transportmittelunfälle und Betriebsunfälle. Es kommt hier nur der körperliche Schaden, d. h. eine Veränderung in der körperlichen Unversehrtheit der Güter in Frage und zwar muß diese Veränderung durch einen Transportmittelunfall oder Betriebsunfall hervorgerufen sein. Um einen Schaden oder Verlust in diesem Sinne kann es sich demnach nicht handeln, wenn z. B. das Gut nur aus Anlaß eines Betriebs- oder Transportmittelunfalls beschlagnahmt wird und es in seiner körperlichen Unversehrtheit unberührt geblieben ist. Als Transportmittelunfälle oder Betriebsunfälle bezeichnet § 29 KVO „schadenverursachende Ereignisse, die in unmittelbarem Zusammenhang

mit einem Betriebsvorgang der Güterbeförderung mittels Kraftfahrzeugs stehen". Der Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang muß sowohl ein örtlicher wie zeitlicher sein. Was im einzelnen zu den Betriebsvorgängen zu rechnen ist, beurteilt sich nach der Lage des Falles. In der Regel rechnen dazu das Fahren des Kraftwagens auf der Straße sowie das Auf- und Abladen der Güter. Es genügt aber, daß die Kraftwagen-Güterbeförderung eine der mitwirkenden Ursachen des Unfalls ist. Es würde zu weit führen, wollte man darüberhinaus fordern, daß der Unfall aus Gefahren entstanden ist, die nur dem Kraftwagenverkehr eigentümlich und mit anderen Verkehrsmitteln nicht verbunden sind.[2] Fehlt es aber am äußeren Zusammenhang, so kann immer noch der Nachweis erbracht werden, daß der Unfall in einem inneren Zusammenhang mit einer dem Kraftwagenbetrieb eigentümlichen Gefahr steht.

3. Der Unternehmer haftet ferner für Schäden, die „durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstehen" (§ 29 2. Halbs. KVO). Allgemein liegt im Frachtrecht ein Totalverlust dann vor, wenn der Frachtführer tatsächlich und rechtlich nicht in der Lage ist, das Gut auszuhändigen. Es wird also ein gänzlicher Untergang des Gutes gefordert, bei dem es auf die Ursache des Verlustes nicht ankommt.[3] Will der Berechtigte den Unternehmer aus der Haftung in Anspruch nehmen, so hat er darzutun, daß er die Auslieferung fordern kann. Ferner hat er den Beweis zu erbringen, daß das Gut verlorengegangen ist. Zu seinen Gunsten stellt § 37 Abs. 4 KVO[4] die unwiderlegbare Vermutung auf, daß das Gut dann als verloren betrachtet werden kann, wenn es nicht innerhalb eines Monats nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert oder zur Ablieferung bereitgestellt worden ist. Nach Ablauf dieser Frist kann der Unternehmer nicht mehr einwenden, daß er das Gut noch herbeischaffen könne und daher die Entschädigung nicht zu zahlen brauche.[5] Eine frühere Geltendmachung von Ersatzansprüchen ist aber durch § 37 Abs. 4 KVO nicht ausgeschlossen, sondern der Ersatz-

[2] RG 126, 139.
[3] RG 94, 99.
[4] ebenso § 87 EVO.
[5] RG 106, 101

berechtigte kann schon nach Ablauf der Lieferfrist, ohne die Monatsfrist abzuwarten, Schadensersatz verlangen. Er hat jedoch in diesem Fall den Verlust zu beweisen.

Dem Totalverlust ist eine solche Beschädigung gleichzustellen, die eine Reparatur oder den Gebrauch des Gutes zum vorgesehenen Zweck unmöglich erscheinen läßt. Um einen Verlust i. S. des § 29 KVO handelt es sich aber nicht, wenn das Gut verschleppt, vom Frachtführer unzulässig versteigert, oder an einen unberechtigten Dritten herausgegeben wurde. Ferner gilt nicht als Verlust die Auslieferung an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger trotz entgegenstehender Anweisung des Absenders nach § 27 KVO oder an die Person, die erst nach Erfüllung bestimmter Voraussetzungen (z. B. Einlösen der Nachnahme) Empfänger sein sollte.[6] Die Schadensersatzpflicht in allen diesen Fällen hat die KVO in § 31 unter dem Begriff „Ersatz für andere als für Güterschäden" zusammen mit der Lieferfristüberschreitung geregelt und den Umfang der Ersatzpflicht abweichend von derjenigen für Güterschäden festgesetzt. Daraus ergibt sich, daß diese Fälle nicht als Verlust i. S. des § 29 KVO angesehen werden dürfen. Denn einmal wäre dann ihre abgesonderte Regelung überflüssig gewesen, zum andern wäre die Begrenzung der Ersatzpflicht in § 31 KVO zwecklos, da ja jeweils die Ersatzpflicht auch aus § 29 KVO hergeleitet und dadurch eine über die Höchstbeträge des § 31 KVO hinausgehende Ersatzforderung begründet werden könnte.

Neben dem gänzlichen Verlust spricht § 29 KVO noch vom teilweisen Verlust. Der Begriff „teilweiser Verlust", der sich weiterhin im HGB und JüG findet, ist der „Minderung" der EVO ohne weiteres gleichzusetzen.[7] In manchen Fällen kann es streitig sein, ob teilweiser Verlust oder Beschädigung vorliegt. So ist es als teilweiser Verlust anzusehen, wenn durch Verlust eines Teils einer teilbaren Sache, die jedoch ein einheitliches Ganzes bildet, die Restsache keine Einbuße ihres objektiven Wertes leidet. Praktisch ist aber diese Unterscheidung hier ohne Bedeutung.[8].

---

[6] Anders im Land- und Eisenbahnfrachtrecht, wo auch diese Fälle als „Verlust" anzusehen sind: RG 94, 99; 103, 147; Staub, § 414 Anm. 2; Kittel-Friebe-Hay, § 81 Erl. 2.

[7] Vgl. Kittel-Friebe-Hay, § 81 Anm. 2; Podzuweit, S. 29.

[8] Anders im Eisenbahnfrachtrecht; § 88 Abs. 3 und 4 EVO.

Beschädigung ist jede äußere oder innere Verschlechterung des Stoffes des Gutes.[9] Ist das Gut verdorben, die Ablieferung an den Empfänger aber noch möglich, so liegt Beschädigung vor, auch wenn das Gut völlig wertlos geworden ist.[10] Es muß sich in jedem Falle um eine Einwirkung handeln, die nur zur Vernichtung des Wertes, nicht der Substanz des Gutes geführt hat. Ein Sinken des Tauschwerts ohne Verletzung der körperlichen Unversehrtheit des Gutes ist daher keine Beschädigung.[11] Der Begriff der körperlichen Unversehrtheit ist hier weit zu fassen. Sie ist auch verletzt und damit das Vorliegen einer Beschädigung zu bejahen, wenn Gütern schädliche Fremdkörper beigemengt werden, die ihre Wertminderung herbeiführen.

Diese grundsätzliche Haftung des Unternehmers für Verlust und Beschädigung ist hinsichtlich der Entstehung des Schadens zeitlich auf die Dauer der Beförderung begrenzt. Der Schaden muß entstanden sein in der Zeit von „der Annahme zur Beförderung" bis zur „Auslieferung" (= Ablieferung).

Die Annahme zur Beförderung fällt begrifflich mit dem rechtswirksamen Abschluß des Beförderungsvertrags nach § 15 KVO zusammen. In diesem Zeitpunkt beginnt die frachtvertragliche Haftung. Der Unternehmer oder einer seiner Beauftragten muß das Gut körperlich zum Zwecke der Beförderung übernommen haben und die Willenserklärungen der Parteien müssen übereinstimmen. Mit der Annahme des Gutes gehen Gewahrsam, Verfügungsgewalt und damit die Obhutspflicht auf den Unternehmer über. Die Annahme gestaltet sich je nach der Art der Anlieferung verschieden. Gewöhnlich holt der Unternehmer das Gut beim Absender ab (§ 5 Abs. 1 u. 2 KVO), oder das Gut wird durch den Absender angeliefert. Die Annahme findet dann bei Übernahme des Gutes mit Frachtbrief statt. Wird das Gut dagegen durch einen vom Unternehmer beauftragten Kraftwagenspediteur oder Unternehmer von Güternahverkehr abgeholt, so ist die Annahme erst dann vollzogen, wenn der Unternehmer seinerseits den Willen kundgetan hat, das Gut zur Beförderung zu

---

[9] OLG. München in JW 1928, 2331 und die handelsrechtl. Lit. zu § 429 HGB.

[10] RG 56, 400.

[11] Staub, § 414 Anm. 3.

übernehmen. Ist der Absender Selbstverlader, so kann die Annahme nicht allein darin gesehen werden, daß der Absender zum beladenen Wagen den Frachtbrief übergibt. Vielmehr muß der Wagen vom Unternehmer besichtigt und unbeanstandet übernommen worden sein. Der Unternehmer kann sich dann aber nicht mehr darauf berufen, daß das Gut unsachgemäß verladen worden sei. Ist dagegen das Verladen Sache des Unternehmers und damit gleichzeitig Gegenstand des Frachtvertrags, so liegt die Übernahme des Gutes früher.[12] — Die Unterschrift des Unternehmers ist eine Vermutung für den Vertragsabschluß und damit für die Annahme selbst, besitzt aber keine endgültige Beweiskraft. Nicht erforderlich ist, daß die Annahme des Frachtguts mit dem Transportbeginn zusammenfällt. Der Frachtführer haftet auch, wenn der Schaden vor Beginn der Fahrt entsteht, aber nach der Annahme des Gutes.

Die frachtvertragliche Haftung endet durch Ablieferung des Gutes an den berechtigten Empfänger. Ablieferung ist der Vorgang, durch den der Unternehmer den auf Grund des Beförderungsvertrags erlangten Gewahrsam nach Beendigung der Beförderung wieder aufgibt und diesen mit der Verfügungsbefugnis auf den Berechtigten überträgt.[13] Ausdrückliche oder stillschweigende Ermächtigung durch den Empfänger ist dazu notwendig. Ablieferung ist nicht gleichbedeutend mit der Übertragung allein des körperlichen Besitzes. Ausreichend ist aber die Verschaffung des mittelbaren Besitzes, vermöge dessen der Berechtigte über das Gut verfügen kann. Befindet sich das Gut noch im unmittelbaren Besitz des Unternehmers, obwohl die Ablieferung bereits bewirkt wurde, so können im allgemeinen ohne besondere Vereinbarung Pflichten aus einem Verwahrungsvertrag nicht hergeleitet werden.[14] Normalerweise erfolgt die Auslieferung durch Übergabe an den Empfänger in dessen Wohnung oder Geschäftsstelle oder in der des Unternehmers. Daß der Empfänger das Gut übernommen hat, kann in konkludenten Handlungen gesehen werden, wie in der Bezahlung der Fracht und Quittungsleistung über den Erhalt des Gutes. Dies kann jedoch durch Gegenbeweis entkräftet werden. Neben der körperlichen Übergabe ist der Begriff der

[12] Staub, § 429 Anm. 7.

[13] Dür.-Hach., § 429 Anm. 6; RG 13, 168; EE 53, 275, 1932.

[14] RG 112, 343; Staub § 429 Anm. 9.

Ablieferung auch dann ordnungsmäßig erfüllt, wenn das Gut infolge Anweisung auf Grund eines neuen Beförderungsvertrags weiterbefördert werden soll, ohne in den Besitz des Empfängers gelangt zu sein.[15] Ist der Empfänger am Bestimmungsorte nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme, so stehen diese Tatsachen der Ablieferung gleich. Das folgt schon daraus, daß die KVO (ebenso das HGB für den Landfrachtführer, § 437 Abs. 1) diese Fälle zu den „Ablieferungshindernissen" rechnet. (§ 28 Abs. 5 KVO). Ablieferung ist daher in diesen Fällen erst dann anzunehmen, wenn der Frachtführer den Vorschriften zur Beseitigung der Ablieferungshindernisse entsprechend (§ 28 Abs. 5—8 KVO) den unmittelbaren Besitz am Gute auf die unverzüglich eingeholte Weisung des Absenders hin aufgibt oder, wenn dies nach den Umständen nicht möglich ist, von den in § 28 Abs. 6 u. 7 aufgeführten Befugnissen der Hinterlegung oder des Verkaufs des Gutes Gebrauch macht. Solange besteht aber seine Haftung aus dem Beförderungsvertrage fort. Allerdings erleidet diese eine Einschränkung insoweit, als in der Annahmeverweigerung ein Annahmeverzug des Empfängers zu erblicken ist. Ein solcher würde dem Unternehmer gegenüber vorliegen, wenn der Empfänger als Gläubiger gemäß § 25 Abs. 2 KVO das ihm vom Frachtführer nach ordnungsmäßiger Beförderung angebotene Gut nicht annimmt. In diesem Falle ist die Haftung des Unternehmers dem Empfänger gegenüber auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit nach § 300 und § 644 Abs. 1 Satz 2 BGB beschränkt. Auch die Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerbehörde des Bestimmungsortes ist Ablieferung i. S. des § 29 KVO und zwar nicht nur dann, wenn dies mit Wissen und Willen des Empfängers erfolgte, sondern selbst dann, wenn der Beförderungsvertrag nichts darüber enthält.[16] Dem Stillschweigen ist hier ein stillschweigendes Einverständnis zu unterlegen und es muß genügen, wenn der Empfägner durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der notwendigen Papiere in den Stand gesetzt wird, über das Gut zu verfügen. Die Wirkungen der Ablieferung hinsichtlich der Haftung treten auch dann ein, wenn das Gut noch nicht abgeliefert ist, sich vielmehr 15 Tage — Sonn- und Feiertage

[15] RG 114, 314.

[16] Dür.-Hach, § 429 Anm. 8; Staub § 429 Anm. 7.

nicht mitgerechnet — nach Beendigung der Beförderung noch im Gewahrsam des Unternehmers befindet und von ihm gelagert wird, ohne daß ein besonderer Lagervertrag abgeschlossen worden wäre (§ 33 (d) KVO). Hier wird also die Ablieferung fingiert. Allerdings kann sich in diesen speziellen Fällen der „Ersatzauslieferung" der Unternehmer nicht auf das Erlöschen von Ansprüchen in Folge „Annahme" nach § 39 KVO berufen, da die Ablieferung des Unternehmers wohl vollzogen, der Empfänger aber noch nicht angenommen hat (vgl. unten § 28).

§ 11.

Die Haftung aus besonderen Gefahren und aus Hilfsverrichtungen.

Aus der allgemeinen Gestaltung der Ersatzpflicht des Unternehmers in § 29 KVO sind eine Anzahl besonderer Tatbestände herausgenommen und als haftungsbegründende Tatsachen ausdrücklich festgelegt worden. Es sind hier zwei Gruppen zu nennen: 1. Die Haftung für Güterschäden aus besonderen Gefahren (§ 30 KVO) und 2. die Haftung für Güterschäden, die im Zuge von Hilfsverrichtungen entstanden sind (§ 33 KVO).

1. Die Ersatzpflicht für die in § 30 KVO genannten Güterschäden aus besonderen Gefahren werden nur „im Rahmen des § 29 KVO" ersetzt. Der Schaden muß also entweder durch einen Transportmittel- oder Betriebsunfall oder als gänzlicher oder teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entstanden sein. Als besonderes schadenverursachendes Ereignis nennt § 30 KVO im einzelnen:

a) Bestimmte Witterungseinflüsse, und zwar nur Regen, Schnee und Hagel, sowie Sturmschäden. Selbstverständlich kann sich der Unternehmer nicht mehr auf höhere Gewalt berufen, wenn ein Güterschaden durch diese Witterungsvorgänge entstanden ist.

b) Diebstahl, Abhandenkommen und Straßenraub. Es ist dabei einerlei, ob ganze Stücke (z. B. eine Kiste) gestohlen oder ob der Behälter erbrochen und daraus einzelne Teile des Inhalts entwendet werden. Bei Massengütern, die nur nach Gewicht und unverpackt verladen werden, haftet der Unternehmer nicht für j e d e n Schaden durch Diebstahl und Abhandenkommen. Seine Ersatzpflicht tritt nur ein, wenn der Verlust über 1½ v. H. hinausgeht. Bei Beförderungs-

verträgen über solche Massengüter ist die Bedingung „frei von den ersten 1½ % Verlust" notwendiger Vertragsinhalt.

c) Schäden durch Unterschlagung, Betrug, Untreue (§ 30 (d) KVO). Es kommt dabei nicht darauf an, wer diese Delikte begangen hat, ob der Täter Angestellter des Unternehmers ist oder ein beliebiger Dritter. Die Ersatzpflicht aus anderen Bestimmungen der KVO wird dadurch nicht ausgeschlossen. Wird z. B. das Gut durch betrügerische Handlungen des angeblichen „Empfängers" an diesen ausgehändigt und dadurch der Berechtigte geschädigt, so kann Letzterer neben dem begrenzten Anspruch aus § 31 Abs. 1 (b) KVO wegen Falschauslieferung auch den weitergehenden Schaden aus § 30 (d) KVO verlangen, wenn das Gut nicht mehr beigebracht werden kann.

d) Schäden, die durch beigeladenes Gut hervorgerufen sind (§ 30 (c) KVO). Hierher gehören die Fälle, in denen z. B. durch Auslaufen einer Flüssigkeit oder durch Annehmen des Geruchs des beigeladenen Gutes das Gut in seiner körperlichen Unversehrtheit verletzt wird, ebenso wenn eine schwere Kiste auf eine andere gestellt wird und diese zusammenbricht. Bei unverpackten Gütern ist aber die Ersatzpflicht auf den Höchstbetrag von 1000 RM je Lastzug begrenzt, wenn der Schaden durch Scheuern oder Druck entstanden ist.

e) Schäden durch Bruch (§ 30 (e) KVO). Grundsätzlich hat der Unternehmer jeden Schaden zu tragen, der an den beförderten Gütern durch Zerbrechen, Absplittern oder Zerspringen entsteht. Er kann sich nur dann von der Ersatzpflicht befreien, wenn er nachweist, daß der Bruch infolge von Fabrikations- oder Materialfehlern entstanden ist. Hier ist für bestimmte Schadensfälle die Ersatzpflicht auf eine Höchstsumme begrenzt: Bruchschäden an Glaswaren, Porzellan, Steingut, Steinzeug oder an hieraus hergestellten Gegenständen, auch an gefüllten Behältern dieser Art, außer bei in Kisten verpackten Glasflaschen, werden nur bis zum Betrage von 150 RM je Reise eines Lastzuges ersetzt. Diese Beschränkung ist aber für den Unternehmer dann ausgeschaltet, wenn der Berechtigte beweist, daß der Schaden auf einen Transportmittel- oder Betriebsunfall zurückzuführen ist. Auch dann tritt die Beschränkung nicht ein, wenn es sich bei der Schadensursache um eine der Straße oder dem Kraftwagen eigentümliche Gefahr handelt. [17] Liegt nur eine Teilbeschädigung vor

[17] vgl. hiezu unten § 16.

und läßt sich der zerbrochene Teil wieder herstellen, so werden nur die erforderlichen Wiederherstellungskosten vergütet; weitergehende Ansprüche, insbesondere Wertminderungsansprüche sind in diesem Falle ausdrücklich ausgeschlossen (§ 30 (e) Abs. 2 KVO).

f) Schäden durch gewöhnlichen Rinnverlust bei Flüssigkeit in Fässern, Kannen und Kanniştern, sowie Verluste an Flaschen, die in Kisten verpackt sind (§ 30 (f) KVO). Gewöhnlicher Rinnverlust oder gewöhnliche Leckage (§ 456 HGB) zum Unterschied vom außergewöhnlichen Rinnverlust liegt dann nicht vor, wenn der Schaden auf die bestimmten Flüssigkeiten eigentümliche Neigung zum Aussickern zurückzuführen ist, z. B. bei Holzteer, der sich bei Hitze ausdehnt [18], neuem Wein [19], nicht dagegen bei Rum [20]. Die Neigung zu gewöhnlichem Rinnverlust kann man bezeichnen als „den allen Flüssigkeiten innewohnenden Drang, durch die Fugen des Gebindes zu entweichen" [21]. Das RG legt den Begriff der Leckage einschränkend dahin aus, daß darunter nur „das regelmäßige Dringen g e w i s s e r Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung der letzteren" zu verstehen sei. [22] Das Auslaufen infolge von Beschädigung der Umhüllung ist also im allgemeinen kein Rinnverlust, in keinem Fall aber ein gewöhnlicher Rinnverlust. Der Unternehmer leistet nur dann Schadensersatz, wenn es sich um Gefässe der in § 30 (f) KVO genannten Art handelt, also nur bei Holz- und Metallgefässen, nicht dagegen bei Glasballons und unverpackten Flaschen. In der Regel hat der Unternehmer den gesamten gewöhnlichen Rinnverlust zu ersetzen. Nur bei Flüssigkeiten in Fässern werden im Schadensfall Freiteile in Abzug gebracht und zwar bei Flüssigkeiten in eisernen Fässern ½ v. H., bei solchen in hölzernen Fässern 3 v. H. jeweils pro Faß.

2. Für bestimmte Hilfsverrichtungen, welche der Unternehmer im Zuge der Beförderung ausführt, oder durch Beauftragte ausführen läßt, haftet er im Rahmen der allgemeinen Haftungsbestimmungen, soweit nicht die Ersatzpflicht durch einen der in § 34 KVO genannten

---

[18] LG Karlsruhe in EE 27, 154, 1911.

[19] LG Karlsruhe in EE 25, 194, 1909.

[20] OLG Naumburg in Verkehrr. R. 1926, 308.

[21] Kittel-Friebe-Hay, § 82 Erl. 11.

[22] RG 56, 402; ebenso Staub, § 456 Anm. 11.

Gründe ausgeschlossen ist (§ 33 KVO), und zwar auch in den Fällen, in welchen Güterschäden aus besonderen Gefahren entstanden sind mit der Beschränkung des § 30 KVO; denn § 30 KVO kann nur als beispielhafte Auslegung der allgemeinen Haftungsbestimmung des § 29 KVO aufgefaßt werden. („insbesondere"). Im einzelnen handelt es sich um folgende Hilfsverrichtungen:

a) Entsteht ein Güterschaden bei der Abholung oder der Zufuhr von Gütern, so haftet der Unternehmer, wenn er die Abholung oder Zuführung selbst, d. h. im Rahmen seines eigenen Betriebes vor nimmt (z. B. beim Haus-Haus-Verkehr) oder andere (Spediteure oder Unternehmer von Güternahverkehr) mit der Ausführung beauftragt. Danach haftet also der Unternehmer schon vor der Annahme des Gutes, bevor seine Haftung aus den allgemeinen Bestimmungen zur Entstehung gelangt ist. Eine Schadenshaftung nach dieser Bestimmung kommt in der Hauptsache nur bei Stückgut- und Teilladesendungen infrage, denn bei Wagenladungen wird im allgemeinen der Wagen mit dem Gut am Ladeplatz durch den Unternehmer „angenommen" und durch die Annahme die Haftung aus dem Beförderungsvertrag nach den allgemeinen Bestimmungen begründet. § 33 (a) KVO läßt den Unternehmer unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 7 KVO auch dann haften, wenn das Gut im Auftrage des Absenders bezw. Bestellers des Fahrzeugs vom Unternehmer abgeholt wird und sich an diese Abholung aus einem Grunde, den der Unternehmer nicht zu vertreten hat, keine Fernbeförderung anschließt. Daraus darf aber nicht gefolgert werden, daß der Unternehmer dann nicht haftet, wenn die Fernbeförderung aus einem von ihm zu vertretenden Umstande unterbleibt. Denn es wäre widersinnig, wollte man den Unternehmer zwar für einen von einer fremden Person zu vertretenden Umstand haften lassen, ihn aber von der Haftung befreien, wenn der betreffende Umstand in seiner eigenen Person gegeben ist. Der Zusatz in § 33 (a) KVO: „einschließlich der in § 14 Ziff. 7 genannten Fälle" kann also nur ausdehnend dahin ausgelegt werden, daß dadurch eine Haftung des Unternehmers in allen Fällen begründet wird, in welchen das Fahrzeug beim Unternehmer zur Abholugn der Güter bestellt wird.

b) Weiterhin haftet der Unternehmer für Güterschäden, die beim Verladen, Ausladen oder Umladen der Güter eintreten unter der

Voraussetzung, daß er selbst oder von ihm Beauftragte mitgewirkt haben. Auch hier tritt in vielen Fällen, insbesondere beim Verladen, die Haftung des Unternehmers bereits vor der Annahme zur Beförderung ein. Für Handlungen der Beauftragten kann der Unternehmer auch aus seiner allgemeinen Haftung für Dritte in Anspruch genommen werden.

c) Der Unternehmer haftet, wenn ein Güterschaden bei einer Beförderung auf der Eisenbahn eintritt. Es ist dabei einerlei, ob letztere der Kraftwagenbeförderung vorausgeht, nachfolgt oder auf Zwischenstrecken stattfindet. Diese Bestimmung des § 33 (c) KVO ist notwendig, da es keinen durchgehenden Frachtbrief für beide Beförderungsmittel gibt, der Unternehmer vielmehr bei Zwischenbeförderung und nachfolgender Eisenbahnbeförderung notwendigerweise wie ein Spediteur einen neuen Frachtvertrag mit der Eisenbahn im eigenen Namen, aber für fremde Rechnung abschließen muß. Vertragliche Rechte gegen die Eisenbahn kann also nur der Unternehmer, nicht dagegen der aus dem Kraftwagenbeförderungsvertrag Berechtigte geltendmachen. Dies wäre nur durch Abtretung möglich. Der Umfang der Ersatzpflicht des Unternehmers bestimmt sich nach der KVO, keinesfalls kann darüber hinaus ein höherer Schadensersatz, der evt. nach der EVO gegeben wäre, verlangt oder die Ersatzpflicht eingeschränkt oder ausgeschlossen werden, wenn die EVO Derartiges bestimmt.

d) Für Güterschäden, die während einer Lagerung entstehen, haftet der Unternehmer, solange das Gut von der Annahme bis zur Ablieferung sich in seinem Gewahrsam befindet. Diese Haftung ist aber zeitlich begrenzt: bei Vor- oder Nachlagerung haftet er nur für die Dauer von jeweils 15 Tagen, Sonn- und Feiertage werden dabei nicht mitgerechnet; bei Zwischenlagerungen für die Dauer von 8 Tagen und nur dann, wenn die Zwischenlagerung während der Beförderung des Gutes erforderlich wurde. Hier endet also die Haftung für Güterschäden durch Zeitablauf, ohne daß eine Ablieferung des Gutes stattgefunden hat.

§ 12.

Der Umfang der Haftung.

Verschärfend zur Haftung nach BGB haftet der Unternehmer aus dem Beförderungsvertrage gemäß §§ 29, 30, 33, 35, 36 KVO

für einen Güterschaden und gemäß §§ 31, 35 für einen Nichtgüterschaden selbst dann, wenn der Schaden auch ohne ein Verschulden eingetreten ist. Auch für die schuldlose Verursachung durch seine Hilfspersonen haftet er auf Grund von § 6 KVO. Selbst gegenüber der normalen Haftung des Landfrachtführers ist die Haftung des Unternehmers bedeutend gesteigert, da jener sich durch den Nachweis exkulpieren kann, daß der Schaden auch durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden konnte. Die Berufung auf den sogenannten niederen Zufall ist dem Unternehmer als Frachtführer versagt. Der Landfrachtführer braucht für eine Handlung seiner Hilfspersonen auch nur dann einzustehen, wenn diese schuldhaft gehandelt haben. Der Unternehmer dagegen hat auch für einen zufällig eingetretenen Schaden zu haften, es sei denn, daß dieser auf höhere Gewalt, staatlichen Eingriff, auf Verschulden des Verfügungsberechtigten zurückzuführen ist oder daß es sich um einen Schaden bestimmter Art oder an bestimmten Gütern handelt (§ 34 KVO).

Der scharfen grundsätzlichen Haftung der §§ 29, 31 KVO entspricht auf der anderen Seite eine Milderung im Umfange des Schadensersatzes. Während der Schuldner allgemein im Schadensfalle Ersatz des vollen entstandenen mittelbaren und unmittelbaren, ja selbst des immateriellen Schadens zu leisten hat, berechnet sich die Ersatzpflicht des Unternehmers gemäß § 35 KVO nach dem Fakturenwert bezw. Zeitwert (= gemeiner Wert) des Gutes. Die Verpflichtung zum Schadenersatz nach BGB geht in erster Linie vom Grundsatz der Naturalrestitution aus; eine Geldentschädigung kommt nur hilfsweise in Frage. Die Haftung der §§ 29 ff. KVO dagegen, wie diejenige der Eisenbahn nach § 456 HGB, § 82 EVO stellt lediglich Wert- bezw. Wertminderungsersatz dar.

Durch § 35 KVO wird die Grundlage für die Berechnung der Höhe des Ersatzbetrages gegeben. Hiernach wird vom Unternehmer zunächst der Fakturenwert ersetzt, d. i. der Wert des Gutes, der sich aus den vom Berechtigten vorzulegenden Rechnungen ergibt.[23] Han-

[23] Anders bei der Eisenbahnhaftung, welche den gemeinen Handelswert der Ersatzberechnung zugrundelegt. Die Zugrundelegung des Fakturenwerts bringt gegenüber derjenigen des gemeinen Handelswertes den Vorteil, daß offensichtliche Unbilligkeiten vermieden werden. So hat z. B. die Eisenbahn

delt es sich um Güter, die keinen Fakturenwert haben oder nicht Handelsgüter sind, so tritt der Zeitwert (auch gemeiner Wert) an seine Stelle, der im Streitfalle durch Sachverständigenverfahren ermittelt wird. Unter gemeinem Wert wird der Wert, den die Sache für jedermann hat, verstanden. Hierzu werden noch alle Spesen und Kosten bis zum Bestimmungsorte ersetzt, also auch die Fracht, die schon bezahlt ist oder noch bezahlt werden muß. Der Liebhaberwert bleibt dagegen ebenso wie bei der Haftung des Landfrachtführers und der Eisenbahn außer Betracht. Ein bemerkenswerter Unterschied gegenüber der Haftung von Landfrachtführer und Eisenbahn besteht aber darin, daß der Unternehmer auch entgangenen Gewinn zu vergüten hat, allerdings in der Höhe begrenzt. Grundsätzlich wird wie bei der Landfrachtführer- und Eisenbahnhaftung bei der Berechnung der Schadensersatzhöhe der tatsächliche Schaden nicht zugrundegelegt. Abweichend von den anderen Frachtgeschäften hat aber der Unternehmer auch bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit nicht den vollen Schaden zu ersetzen.

Eine Eigenart der KVO gegenüber allen anderen gesetzlichen Haftungsbestimmungen besteht darin, daß für die Ersatzpflicht in jedem Falle, auch bei Zugrundelegung des Fakturenwertes bezw. Zeitwertes ein Höchstbetrag festgesetzt ist. Denn allgemein werden nicht mehr wie 80 RM für das Kilogramm Rohgewicht erstattet. Die Wirkung dieser Beschränkung ist die, daß die Ersatzansprüche den festgesetzten Höchstbetrag nicht übersteigen können, nicht aber die, daß der Berechtigte den Höchstbetrag ohne weiteres beanspruchen könnte. Bei Verlust hat auch hier der Berechtigte den Fakturenwert nach Maßgabe des § 35 KVO nachzuweisen. Weiterhin ist eine Höchstgrenze in allen Fällen auch für Nichtgüterschäden [24], ausgenommen für Fehler bei der Einziehugn von Nachnahmen, dadurch gezogen, daß in keinem Fall mehr als für gänzlichen Verlust des Gutes ersetzt werden darf. Auch beim Zusammentreffen mehrerer Schadensursachen wird kein höherer Ersatz geleistet (§ 36 KVO).

---

den gemeinen Handelswert selbst dann zu ersetzen, wenn dieser weit über dem Anschaffungswert liegt und der Berechtigte so einen unangemessenen Vorteil hat. (RG 100, 109). Umgekehrt kann der Berechtigte seinerseits nicht geltendmachen, daß er durch den Ersatz des gemeinen Handelswerts einen Verlust erleide, weil der Anschaffungswert oder der Verkaufswert höher sei. (RG in EE 45, 408, 1927).

[24] Für Nichtgüterschäden s. Näheres unten § 16.

Der Schadensersatzberechnung beschädigter Güter wird der tatsächliche Schaden zugrundegelegt (§ 35 Abs. 3 KVO), auf Grund dessen der Minderwert für den beschädigten Teil errechnet wird. Der tatsächliche Schaden besteht aber in der Differenz zwischen Frachtenwert bezw. Zeitwert und dem Verkaufswert des Gutes. Letzterer kann naturgemäß nur am Orte der Ablieferung ermittelt werden [25], während als Zeitpunkt nicht der der Ablieferung selbst, sondern derjenige maßgebend ist, zu welchem bei ordnungsgemäßem Geschäftsgang ein Verkauf hätte stattfinden können. [26] Einigen sich die Beteiligten nicht, so wird der Minderwert durch Sachverständigenverfahren ermittelt. Für den Unternehmer ist weiterhin die Möglichkeit offengelassen, beschädigte Güter gegen volle Ersatzleistung zu übernehmen. Ein Rechtsanspruch auf Übernahme steht aber dem Berechtigten nicht zu.

§ 13.

Die Schadensfeststellung.

Der Unternehmer ist nach § 37 Abs. 1 KVO verpflichtet, die Ursache und, soweit möglich, den Zeitpunkt des Schadenseintritts ohne Verzug schriftlich festzustellen, wenn ein gänzlicher oder teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes entdeckt wird. Diese Vorschrift gilt nur für Güterschäden. Die Verpflichtung ist unabhängig von einem etwaigen Antrag des Berechtigten und entsteht mit Abschluß des Frachtvertrags. Bei vorstehender Verpflichtung des Unternehmers handelt es sich nicht um eine volle Tatbestandsaufnahme, wie sie die EVO und die RbKVO vorsieht (§ 81 EVO, § 29 RbKVO), denn Feststellungen über den Zustand oder das Gewicht des Gutes braucht der Unternehmer nicht vorzunehmen. Die Feststellung von Ursache und Zeitpunkt des Schadens hat auch dann durch den Unternehmer zu erfolgen, wenn Verlust oder Beschädigung vom Verfügungsberechtigten behauptet wird. Der Unternehmer hat die Feststellung, die den beiderseitigen Interessen der Parteien entspricht, „ohne Verzug" zu treffen. Ein Recht auf Mitteilung des Ergebnisses steht dem Berechtigten nicht zu [27]. Er kann aber in die

[25] Staub, § 457 Anm. 5.
[26] OLGR Bd. 6, 471.
[27] Anders EVO, § 81 Abs. 2.

Niederschrift nach den allgemein bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen Einsicht nehmen (§ 811 BGB), im Prozeß die Vorlegung der Urkunden verlangen (§§ 428 f. ZPO).

Dem Berechtigten bleibt neben diesen Möglichkeiten unbenommen, den Sachverhalt durch gerichtliche Beweiserhebung oder durch Zeugen oder Sachverständige feststellen zu lassen.

Ist die Aufnahme der Ursache und des Zeitpunkts des Schadens gemäß § 37 KVO schuldhafterweise unterblieben, so haftet der Unternehmer selbst nach der Annahme gemäß § 39 Abs. 2 (c) Ziff. 2 KVO weiter. Ein schuldhaftes Unterlassen ist z. B. darin zu sehen, daß während des Transportes eine nennenswerte äußere Beschädigung des Kraftwagens durch Zusammenstoß u. dergl. eintritt und die Tatbestandsaufnahme dennoch unterbleibt[28]. Die schuldhafte Unterlassung der Feststellung hindert nur den Untergang der Ansprüche durch Erlöschen. Sie schafft demgegenüber aber keine Vermutung über die Art und den Zeitpunkt der Entstehung des Schadens.[29]

Für den Antrag des Berechtigten auf Feststellung von Schäden nach der Ablieferung stellt § 39 Abs. 2 (d) KVO eine Ausschlußfrist von einer Woche. Die Frist beginnt für den Empfänger mit der Möglichkeit einer ordnungsgemäßen Prüfung.[30] Für die rechtliche Wirkung dieser Ausschlußfrist ist es bedeutungslos, ob diese schuldhaft oder unverschuldet versäumt wurde.[31] In der Regel erlöschen die Ansprüche aus dem Frachtvertrag mit der Annahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten. Jedoch kann dieser sogar ohne Vorbehalt der Schadensgeltendmachung noch nach der Annahme die Schadensfeststellung beantragen, wenn:

1. der Schaden äußerlich nicht erkennbar war,
2. der Schaden während der Zeit entstanden ist, in der sich das Gut im Gewahrsam des Unternehmers oder eines von ihm Beauftragten befunden hat,
3. die Feststellung des Mangels vom Empfänger unverzüglich nach Entdeckung und spätestens innerhalb einer Woche nach

---

[28] vergl. KG in EE 53, 158, 1931.
[29] Staub zu § 464 Anm. 2.
[30] Staub zu § 464 Anm. 5.
[31] Warn. Rechtspr. 1921, Nr. 71.

der Annahme beantragt wird. Der Antrag ist vom Empfänger schriftlich zu stellen.

Dadurch gewinnt die Streitfrage von neuem Bedeutung, welche sich im Anschluß an die nach der EVO von 1908 vorgeschriebene Schriftform dieses Feststellungsantrags ergab, ob nämlich der Unternehmer sich auf den Mangel der Schriftlichkeit berufen kann, wenn er trotzdem das Gut untersucht hat.[32] Die eine Meinung hält die Schriftform für eine zwingende Voraussetzung und begründet dies damit, daß durch § 39 KVO dem Unternehmer ein besonderer Schutz gewährt wird und die Annahme des Gutes durch den Empfänger gewissermaßen als Anerkennung der Frachtvertragserfüllung und Verzicht auf weitere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage anzusehen sei, und demgegenüber der nachträgliche Feststellungsantrag eine besondere Ausnahme zu Ungunsten des Unternehmers darstelle. Ein solch starres Festhalten an der Formvorschrift widerspricht aber dem neueren Rechtsdenken. Der obigen Ansicht ist entgegenzuhalten, daß der Unternehmer arglistig handeln würde, wollte er sich auf die mangelnde Schriftform berufen, obgleich er durch konkludente Handlungen zu verstehen gab, daß er den mündlichen Antrag angenommen hat. Der Empfänger muß sich nach Treu und Glauben darauf verlassen können, daß eine einmal vorgenommene Schadensfeststellung auch die Wirkung hat, die ihr die KVO beilegt, unabhängig davon, ob der Unternehmer schon auf mündlichen oder erst auf schriftlichen Antrag hin tätig geworden ist. Die Schriftform des Antrags kann daher nicht als zwingend angesehen werden; ihr ist vielmehr nur die Bedeutung einer Sollvorschrift beizumessen.

Bei der Feststellung des Schadens steht nach § 38 Abs. 2 KVO den Versicherern, bei denen die beförderten Güter auf Grund des GFG (§ 10 Abs. 1 Ziff. 4) gegen Schäden versichert sind, ein Mitwirkungsrecht durch ihre Abwicklungsstelle zu. Dagegen hat der RKB

---

[32] Vgl. Meiß in JW. 1922, 796; Rundnagel, Haftung S. 168; a. A. Starck in JW. 1922, 86. Von der Fassung des § 464 HGB, § 97 Ziff. 4 EVO von 1908 weicht der Wortlaut des § 39 Abs. 2 (d) KVO allerdings insofern ab, als hier von Voraussetzungen die Rede ist, während es in HGB und EVO heißt: „Ansprüche gegen die Eisenbahn können nur geltendgemacht werden, wenn ... schriftlich ... die Untersuchung beantragt wird." Dem Sinn nach haben jedoch beide Fassungen dieselbe Bedeutung.

nicht ohne weiteres ein Mitwirkungsrecht; das Recht, sich einzuschalten, muß ihm aber dann zugestanden werden, wenn dies auf Wunsch des Verfügungsberechtigten erfolgen soll.

Die Kosten, die durch die Ermittlung und Feststellung des Schadens entstanden sind, trägt in allen Fällen der Unternehmer, sofern überhaupt ein Schaden entstanden ist (§ 32 KVO).

B. Die Haftung für andere als für Güterschäden.

§ 14.

Die Nichtgüterschäden im einzelnen.

Die KVO regelt die Ersatzpflicht für „andere als Güterschäden" besonders. Diese Nichtgüterschäden — im Gegensatz zu den Güterschäden — sind in § 31 KVO ausschließlich genannt. Darnach werden Schäden ersetzt, die „dem verfügungsberechtigten Absender oder Empfänger im Zuge der Beförderung des Gutes entstanden sind:

1. durch Überschreitung der Lieferfrist,
2. durch Falschauslieferung,
3. durch nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrags,
4. durch Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen."

1. Unter Lieferfrist ist diejenige Frist zu verstehen, innerhalb der gewisse Handlungen zur Erfüllung der Beförderungspflicht von Seiten des Unternehmers vorgenommen werden müssen, widrigenfalls er für den daraus entstehenden Schaden ersatzpflichtig wird, sofern ihm nicht bestimmte Haftausschließungsgründe zur Seite stehen.[33] Die Lieferfristen bezwecken die rechtzeitige Erfüllung des Beförderungsvertrags sicherzustellen und dem Absender Normalfristen anzugeben, innerhalb deren er mit der Erfüllung des Frachtvertrags seitens des Unternehmers rechnen kann. Die Lieferfristen sind in § 26 KVO festgelegt. Bei Gütern, die vormittags vom Unternehmer übernommen werden, beginnt die Lieferfrist um 12 Uhr; erfolgt die Übernahme nachmittags, beginnt sie um Mitternacht. Die Lieferfrist beträgt für je angefangene 300 Klm. 24 Stunden. Ist der der Auf-

[33] Vgl. Rundnagel, Haftung S. 33.

lieferung folgende Tag ein Sonn- oder Feiertag, oder ist der letzte Tag der Lieferfrist ein solcher, so beginnt bezw. endet die Lieferfrist jeweils einen Tag später. Durch Vereinbarung mit dem Absender kann der Unternehmer eine kürzere Lieferfrist festlegen; diese ist im Frachtbrief einzutragen. Andererseits kann die Lieferfrist durch Vereinbarung mit dem Absender nicht verlängert werden. Durch § 26 Abs. 2 KVO ist dem RKB die Ermächtigung erteilt, mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers Zuschlagfristen in bestimmten Fällen festzusetzen[34]. Ein Ruhen der Lieferfristen tritt ein auf die Dauer von zoll- oder verwaltungsbehördlichen Maßnahmen einschließlich solcher des RKB, für die Dauer einer durch nachträgliche Verfügung des Absenders verursachten Verzögerung, für die Dauer der zum Abladen eines Übergewichts erforderlichen Zeit, während der Dauer einer ohne Verschulden des Unternehmers eingetretenen Betriebsstörung oder einer behördlich angeordneten Straßensperre, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird, ferner für die Dauer eines Aufenthalts, der ohne Verschulden des Unternehmers dadurch entstanden ist, daß am Gut oder an der Verpackung Ausbesserungsarbeiten vorgenommen oder vom Absender verladene Sendungen um- oder zurechtgeladen werden mußten. (§ 26 Abs. 4 KVO). Zur Wahrung der Lieferfrist ist nicht unbedingt erforderlich, daß der Unternehmer das Gut dem Empfänger vor Ablauf der Lieferfrist übergibt. Es genügt vielmehr die Benachrichtigung des Empfängers oder schon der Umstand, daß dem Empfänger das Gut am Bestimmungsorte zur Abnahme angeboten wurde. Die Lieferfrist stellt eine Höchstfrist in dem Sinne dar, daß innerhalb dieser Frist bei Vermeidung von Ersatzverpflichtungen erfüllt sein muß. Andererseits ist der Unternehmer berechtigt, diese Frist ohne Gefahr voll für sich auszunützen. Eine Verspätung ohne Überschreitung der Lieferfrist kann daher keine Ersatzpflicht begründen. Hierbei sind allerdings unnötige Verzögerungen innerhalb der laufenden Lieferfrist aus allgemein wirtschaftlichen Gründen tunlichst

---

[34] 1. Für außergewöhnliche Verhältnisse auf den Verkehrsstraßen, z. B. Glatteis,

2. für Beförderung nach über 100 km abseits der Hauptverkehrsstraße gelegenen Orten,

3. für behördlich angeordnete Umleitungen.

zu vermeiden. Der Zwang zur zeitigen Erfüllung erklärt sich aus der Natur des Beförderungsvertrags als Werkvertrag. Nicht eine Leistung schlechthin wird geschuldet, sondern ein Erfolg, nämlich die Verbringung des Gutes von Ort zu Ort innerhalb einer angemessenen Zeit. Die Lieferfrist ist somit wesentlicher Bestandteil des Frachtvertrags.[35]

2. Die KVO hat die Ersatzpflicht des Unternehmers für Schäden, die durch Falschauslieferung, durch Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen und durch nicht ordnungsgemäße Ausführugn des Beförderungsvertrags entstanden sind, besonders geregelt. Das Landfrachtrecht und das Eisenbahnfrachtrecht kennen eine solche abgesonderte Bestimmung nicht; hier hat Literatur und Rechtsprechung übereinstimmend diese Fälle unter den Begriff des Verlustes eingereiht und so die Haftung des Frachtführers bezw. der Eisenbahn nach den allgemeinen Haftungsbestimmungen herbeigeführt.[36] Die allgemeinen Haftungsbestimmungen des § 29 KVO sind aber gerade durch die gesonderte Regelung dieser Fälle in § 31 KVO als Nichtgüterschäden ausgeschlossen und damit eine strenge Scheidung zwischen Güterschäden und Nichtgüterschäden herbeigeführt.

Im einzelnen liegt Falschauslieferung dann vor, wenn das Gut an einen Nichtberechtigten ausgeliefert wird; ein Verschulden des Unternehmers ist nicht erforderlich. — Nichtordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrags ist dann gegeben, wenn der Unternehmer z. B. eine zulässige Anordnung des Absenders außeracht läßt, so wenn er das Gut an den Empfänger ohne weiteres abliefert, obwohl dieser erst nach Eintritt gewisser Bedingungen hätte empfangen sollen; oder wenn er das Gut dem Empfänger nicht zuführt, obgleich er dazu nach § 5 KVO verpflichtet wäre. — Besonders genannt sind noch die Fehler bei der Einziehung von Nachnahmen. Solche liegen vor, wenn der Unternehmer das Gut aushändigt, obgleich der Empfänger die Nachnahme ganz oder teilweise nicht bezahlt hat oder wenn der Unternehmer einen anderen Betrag als den im Frachtbrief vorgeschriebenen erhebt.

---

[35] Staub, § 425, Anm. 16.

[36] Vgl. Staub, § 429 Anm. 5; § 414 Anm. 2; § 456 Anm. 5; RG 103, 146; Warn. Rechtspr. 1918 Nr. 98.

§ 15.

Der Umfang der Haftung bei Nichtgüterschäden.

Der Unternehmer haftet, auch ohne Verschulden, für alle Schäden der in § 31 KVO genannten Art. Von dieser Haftung ausgenommen sind nur die Fälle des § 34 KVO, in denen eine Ersatzpflicht des Unternehmers überhaupt ausgeschlossen ist. Nach oben haftet der Unternehmer also bis zur höheren Gewalt.

Die Höhe des Schadensersatzes berechnet sich wie bei Güterschäden in erster Linie nach §§ 35, 36 KVO, also vor allem nach dem Fakturenwert. Diese Berechnung des Ersatzwertes kann aber dann nicht angewendet werden, wenn das Gut dem Empfänger unversehrt ausgeliefert wurde und der Schaden durch Verspätung oder einen der anderen Fälle des § 31 KVO herbeigeführt wurde, da ja in diesen Fällen der Wert des Gutes mit der Höhe des entstandenen Schadens in gar keinem Zusammenhang steht. Hier kann der Schadensberechnung nur der wirklich entstandene und nachgewiesene Schaden zugrundegelegt werden. Gegenüber den Güterschäden ist demnach der Umfang der Haftung insofern erweitert, als er sich nicht auf den unmittelbaren Schaden — ausgedrückt durch den Fakturenwert — beschränkt, sondern auch das Interesse und den vollen entgangenen Gewinn berücksichtigt. Andererseits ist die Höhe des Ersatzbetrags doppelt begrenzt: einmal durch die Bestimmung des § 36 KVO, daß in keinem Fall mehr als für gänzlichen Verlust des Gutes ersetzt wird; das bedeutet, daß die obere Grenze des Ersatzwertes der Fakturenwert bezw. Zeitwert ist. Hiervon ausgenommen ist nur der durch fehlerhafte Einziehung von Nachnahmen hervorgerufene Schaden. Die zweite Begrenzung besteht in der Festsetzung einer Höchstsumme (§ 31 Abs. 2 KVO). Diese beträgt bei Schäden durch Lieferfristüberschreitung, durch Falschauslieferung und durch nicht ordnungsgemäße Ausführung des Beförderungsvertrags 30 000 RM für den Lastzug bei Ladungsgütern, bei Stückgütern 5000 RM je Lastzug und Absender. Bei fehlerhafter Einziehung von Nachnahmen ist die Höhe der Nachnahme maßgebend, höchstens werden aber 5000 RM je Sendung ersetzt. Tritt infolge von Lieferfristüberschreitung Verlust oder Beschädigung des Gutes ein, so ist der Unternehmer im Vergleich zum Landfrachtführer wesentlich günstiger gestellt; denn Letzterer hat in diesem Fall nicht den gemeinen Wert, sondern

den Schaden in der vollen Höhe zu ersetzen.[37] Den geltendgemachten Schaden hat der Ersatzberechtigte nachzuweisen.

Eine Erweiterung der Ersatzpflicht des Unternehmers, wie sie beim Eisenbahnfrachtgeschäft durch Angabe des Lieferwertes möglich ist, ist im Unternehmerfernverkehr nicht vorgesehen. Eine entsprechende Vereinbarung mit dem Unternehmer ist aber gültig, da eine Erweiterung der Haftung des Unternehmers nach § 18 GFG nicht ausgeschlossen ist. Die Vereinbarung einer erhöhten Haftung ist nur dann unzulässig und damit nichtig, wenn die Zahlung eines höheren Schadensersatzes einer Umgehung des tarifmäßigen Beförderungsgeldes gleichkommt (§ 14 Abs. 2 GFG, § 9 Abs. 2 KVO).

C. Der Ausschluß der Haftung.

§ 16.

Die Haftausschließungsgründe.

I. Die höhere Gewalt.

Die allgemeine Haftung der §§ 29—31, 33 KVO, die selbst für die zufällig eingetretenen Schäden gilt, ist ausgeschlossen beim Vorliegen höherer Gewalt (§ 34 (a) KVO). Gleichgültig ist, ob es sich um Güterschäden oder Nichtgüterschäden handelt. Der Begriff der höheren Gewalt ist in Literatur und Rechtsprechung äußerst umstritten. Dieser Streit kann jedoch im wesentlichen als beigelegt angesehen werden, nachdem das RG in seiner Begriffsbestimmung die hauptsächlichsten Forderungen der subjektiven Theorie und der späteren objektiven Theorie vereinigt hat. Das RG versteht unter höherer Gewalt „ein von außen auf den Betrieb einwirkendes außergewöhnliches Ereignis, das unvorhersehbar, auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt ohne Gefährdung des ganzen Betriebs und des wirtschaftlichen Erfolgs des Unternehmens nicht abzuwenden und nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer in Rechnung zu ziehen oder mit in Kauf zu nehmen ist".[38] Demgegenüber bezeichnet die KVO in § 7 Abs. 2 (c) als höhere Gewalt: „Umstände und Ereignisse, die der Unternehmer auch bei Anwendung der ihm

---

[37] Staub, § 429 Anm. 10.

[38] RG 101, 95.

zuzumutenden Sorgfalt und Umsicht weder abzuwenden noch in ihren Wirkungen abzuschwächen vermag". Diese Fassung ist dem IÜG Art. 5 § 1 nachgebildet. Im Gegensatz zum IÜG, wo dieser Wortlaut anstelle der „höheren Gewalt" tritt und sonach eine abweichende Auslegung des Begriffs „höhere Gewalt" möglich ist, ist in der KVO diese Fassung der höheren Gewalt gleichzusetzen, wie sich aus der in Klammern erfolgten Beisetzung „(höhere Gewalt)" ergibt. Die Formulierung des § 7 Abs. 2 (c) KVO ist zwar in § 34 KVO nicht wiederholt, was zu der Auffassung führen könnte, daß die in § 7 KVO gegebene einschränkende Definition der höheren Gewalt nicht auf § 34 KVO auszudehnen, sondern für § 34 KVO die erweiterte Auslegung der höheren Gewalt i. S. der für das bürgerliche Recht und das Handelsrecht allgemein anerkannten Begriffsbestimmung anzuwenden sei. Dem ist entgegenzuhalten, daß es ein Unding wäre, wollte man innerhalb der KVO den Begriff der höheren Gewalt verschieden auslegen, je nachdem, ob es sich um höhere Gewalt in § 7 KVO oder um höhere Gewalt in § 34 KVO handelt. Vielmehr ist anzunehmen, daß dem Begriff der höheren Gewalt innerhalb der KVO nur eine einheitliche Bestimmung dieses Begriffs zugrunde gelegt werden kann und hierfür die von der KVO selbst gegebene Begriffsbestimmung maßgebend ist. Daß in der KVO der Begriff der höheren Gewalt abweichend von der Definition des RG bestimmt wurde, entspringt wohl der bestimmten Absicht, die in manchen Fällen von der Rechtsprechung an die Sorgfaltspflicht der Unternehmer gestellten verkehrshemmenden Forderungen auszuschalten.

Die Begriffsbestimmung der KVO schließt sich im wesentlichen der subjektiven Theorie an. Sie unterscheidet sich von ihr dadurch, daß demjenigen, der die entscheidende rechtlich bedeutsame Handlung vornehmen soll, nicht die Anwendung der „äußersten peinlichen Sorgfalt" [39] auferlegt, sondern von ihm nur die Anwendung der zuzumutenden Sorgfalt und Umsicht verlangt wird. Gegenüber der Begriffsbestimmung des RG entfallen für den Begriff der höheren Gewalt in der KVO das Merkmal der Unvorhersehbarkeit, der Außergewöhnlichkeit sowie der Unabwendbarkeit des Ereignisses. Abzustellen ist sonach nur auf die Zumutbarkeit. Welcher Grad der

[39] Staudinger, § 203 Abs. 4.

Sorgfalt und Umsicht vom Unternehmer verlangt werden kann, bemißt sich nach der Lage des Einzelfalles. Allgemein ist vom Unternehmer diejenige Sorgfalt und Umsicht zu verlangen, die er ohne Gefährdung des ganzen Betriebes und des wirtschaftlichen Erfolges des Unternehmens anwenden kann. Die Unvorhersehbarkeit des schadenbringenden Ereignisses ist nicht erforderlich. Das RG hat schon in seiner Entscheidung in Bd. 104, S. 150 die strenge Forderung der Unvorhersehbarkeit etwas gelockert, indem es sagt, „es mag dahingestellt bleiben, ob die Nichtvorhersehbarkeit des Ereignisses unter allen Umständen zu den notwendigen Merkmalen der höheren Gewalt gehört". Nach der Fassung der KVO entfällt die Unvorhersehbarkeit als sachliche Voraussetzung der höheren Gewalt ganz, da die weiteste und klarste Voraussehbarkeit nichts nützt, wenn eine Gegenwehr dadurch ausgeschlossen ist, daß sie dem Unternehmer nicht zugemutet werden kann. Es ist weiterhin auch nicht erforderlich, daß das schadenverursachende Ereignis „von außen" in den Betriebskreis des Unternehmers hineingewirkt hat, denn § 7 KVO umfaßt unterschiedslos alle Umstände oder Ereignisse, einerlei ob sie von außen einwirken oder durch betriebliche Einrichtungen verursacht sind. Selbstverständlich scheiden aber solche Ereignisse aus, die aus dem beförderten Gut und seinen Eigenschaften heraus entstehen. Dagegen verlangt auch der in der KVO gegebene Begriff der höheren Gewalt, daß das Ereignis den Stempel des Außergewöhnlichen tragen muß. Zwar ist hierüber nichts ausdrücklich gesagt, es können aber nicht solche Zufälle als höhere Gewalt angesehen werden, die im Einzelfall zwar nicht voraussehbar sind, aber dennoch mehr oder minder häufig vorkommen, sodaß sich der Unternehmer darauf einrichten und die Folgen in Kauf nehmen muß.

Der Unternehmer kann sich dagegen nicht auf höhere Gewalt berufen, wenn der Schaden aus einer der Straße oder dem Kraftwagen eigentümlichen Gefahr entsprungen ist. Unter Straße im Rechtssinn ist eine Einrichtung zu verstehen, die dem Gebrauch als Weg zu einem bestimmten Verkehrszweck gewidmet ist.[40]

Schon die Einrichtung, das technische Werk als solches birgt für die darauf verkehrenden Fahrzeuge und damit für die beförderten Güter gewisse Gefahren in sich. Entsteht aus einer solchen Gefahr,

[40] Vgl. Derron in Verkehrstechnik 1937, Heft 21 S. 519.

z. B. Schlaglöcher, Vereisung, ein Schaden, so ist für den Unternehmer eine Berufung auf höhere Gewalt nicht mehr möglich, selbst wenn er alles getan hat, um den Schaden abzuwenden. Zu diesen Gefahren der Straße gehören aber nicht solche, die infolge der Benutzung der Einrichtung der Straße durch andere Verkehrsteilnehmer entstehen. Denn die Berufung auf höhere Gewalt soll hier nur für diejenigen Gefahren ausgeschlossen sein, welche aus der „gegenständlichen Unterlage des Verkehrs“ [41] entstehen. Eine andere Regelung ist für die Reichsbahn in § 30 Abs. 2 (b) RbKVO getroffen, wo auch die der Benützung der Straße durch andere Verkehrsmittel entspringenden Gefahren die Geltendmachung der höheren Gewalt ausschließen.

Ferner ist die Berufung auf höhere Gewalt nicht möglich, wenn der Schaden aus Gefahren, die dem Kraftfahrzeug eigentümlich sind, entsprungen ist. Es kommen hier in Betracht z. B. Brandschäden, hervorgerufen durch Vergaserbrand, Versagen der Bremsen oder der Steuerungseinrichtung.

Den Beweis, daß eine dieser besonderen Gefahren vorliegt und daher die Berufung auf höhere Gewalt ausgeschlossen ist, hat der Berechtigte zu erbringen.

II. Kriegsereignisse, staatliche Eingriffe.

Die Ersatzpflicht ist ferner ausgeschlossen, für Schäden, und zwar für Güterschäden und Nichtgüterschäden, die durch Kriegsereignisse, Verfügung von hoher Hand, Wegnahme oder Beschlagnahme seitens einer staatlich anerkannten Macht hervorgerufen worden sind (§ 34 (b) KVO). Vielfach werden diese Ereignisse schon den Begriff der höheren Gewalt erfüllen und dadurch eine Ersatzpflicht des Unternehmers ausschließen. Dadurch, daß sie neben der höheren Gewalt noch besonders genannt sind, wird aber die Haftung auch dann ausgeschlossen, wenn der Unternehmer insoweit den Schadenseintritt mitverursacht hat, als er es unterlassen hat, die Güter derartigen Ereignissen zu entziehen, was z. B. durch Umgehung gewisser Stellen während der Fahrt oder Benutzung einer anderen Straße hätte geschehen können. Um sich von der Ersatzpflicht zu befreien, braucht

[41] Gülde, S. 314.

also der Unternehmer nur nachzuweisen, daß eines der genannten Ereignisse den Schaden verursacht hat.

III. Verschulden des Verfügungsberechtigten.

Bei diesem Haftausschließungsgrund ist notwendige Voraussetzung, daß der Schaden auf eigenes Verschulden des Verfügungsberechtigten zurückzuführen ist. Einen Ausschluß der Haftung bedingen hier nicht allein Vorsatz und Fahrlässigkeit, sondern auch schon eine Vernachlässigung der in eigenen Angelegenheiten zu beobachtenden Sorgfalt. Dem Verschulden des Verfügungsberechtigten steht das von ihm nach § 278 BGB zu vertretende Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen gleich. Ist der Schaden auch durch ein Mitverschulden des Unternehmers oder seiner Erfüllungsgehilfen verursacht, so greift nach dem Grade der Mitverursachung eine anteilsmäßige Schadensteilung i. S. von § 254 BGB Platz. Jedoch ist dies nur dann möglich, wenn dem Unternehmer ein regelrechtes Mitverschulden nachgewiesen wird. Eine schuldlose Mitverursachung reicht zur Anwendung des § 254 BGB nicht aus.[42]

Die Person des Verfügungsberechtigten kann je nach den Umständen verschieden sein. Unzweifelhaft ist, daß der Absender der Verfügungsberechtigte ist, solange sich das Gut noch auf dem Wege zum Empfangsorte befindet. Ist es jedoch dort angekommen, so ist der Empfänger berechtigt, gemäß § 25 Abs. 2 KVO über das Gut zu verfügen. Die gleiche Rechtsstellung hat der Rechtsnachfolger der beiden Beteiligten, sowie der Konkursverwalter, wenn das Gut zur Konkursmasse gehört.

§ 17.

Die „bedingten" Haftausschließungsgründe.

Die Ersatzpflicht des Unternehmers wird in § 34 ((g)—(n)) weiterhin für besondere Schäden an bestimmten Gütern ausgeschlossen. Es sind genannt:

[42] RG 112, 287: „Zu erörtern ist weiter, in welcher Weise der § 254 im Eisenbahnfrachtrecht auf die Haftung der Bahn für Verlust oder Beschädigung des Gutes anzuwenden ist. Es genügt nicht, daß die Bahn nach dem Gesetz ohne Rücksicht auf ihr Verschulden zu haften hat, vielmehr kann § 254 im Eisenbahnfrachtrecht nur dann in Betracht kommen, wenn der Bahn ein Verschulden zur Last fällt. Diese Folge ergibt sich aus § 456 HGB."

(g) „Schäden an Umzugsgut, durch Bruch von Glas und Porzellan, auch Schrammschäden, Politurrisse, Leimlösungen, Scheuerschäden;

(h) Schäden durch Emailleabsplitterungen;

(i) Fehlmengen und Gewichtsverluste, die aus der Eigenart der betreffenden Güter entstehen;

(k) innerer Verderb einschließlich Bombieren;

(l) Einwirkungen von Frost und Hitze;

(m) Schäden an lebenden Tieren durch Tod oder Seuchen;

(n) Schäden an selbstentzündlichen und explosionsgefährlichen Gütern, sofern die Schäden aus der Selbstentzündlichkeit oder Explosionsgefahr herrühren."

In den unter (i) — (n) genannten Fällen muß sonach der Schaden aus der Eigenart der betreffenden Güter entstanden sein. Im Gegensatz zur höheren Gewalt, die eine außerhalb des beförderten Gutes liegende Einwirkung verlangt, muß hier der Schaden vom beförderten Gut selbst ausgehen, ohne daß irgendwelche äußeren Momente ihren Einfluß auf das Gut ausgeübt hätten. Der Sachschaden ist also in diesen Fällen allein durch die eigenartige Beschaffenheit des Gutes und den Verlauf naturnotwendigen Geschehens bedingt. Der Unternehmer hat diesen Schaden nicht zu ersetzen, da er auf die Abwendbarkeit oder Vermeidbarkeit keinen Einfluß hat. Die Beweislast über das Vorliegen dieses Entlastungsgrundes obliegt dem Unternehmer; er ist von der Haftung befreit, wenn er den Nachweis erbracht hat, daß die natürliche Beschaffenheit des Gutes für den entstandenen Schaden kausal war.

Noch einfacher liegt die Beweislast für den Unternehmer in den Fällen (g) und (h). Hier hat er nur zu beweisen, daß es sich um einen Schaden dieser Art handelt; dadurch befreit er sich schon von der Haftung.

In allen diesen Fällen entfällt jedoch der Befreiungsgrund dann, wenn der Schaden durch einen Transportmittelunfall oder Betriebsunfall verursacht wurde. Insofern können diese Haftausschließungsgründe als „bedingte" bezeichnet werden. Was unter Transportmittel- und Betriebsunfall zu verstehen ist, ist bereits oben in § 10 dargelegt. Den Beweis für das Vorliegen eines Transportmittel- und Betriebsunfalls und die Ursächlichkeit eines solchen für den entstandenen Schaden hat der Berechtigte zu erbringen, während der Unternehmer seinerseits wieder den Gegenbeweis antreten kann.

§ 18.

Die unbedingten Haftausschließungsgründe.

Neben den bisher aufgeführten Haftausschließungsgründen gibt es noch drei Fälle, in denen die Haftung ohne weiteres ausgeschlossen ist. „Unbedingt" sind diese Haftausschließungsgründe insofern, als auch beim Nachweis besonderer schadenverursachender Ereignisse die Haftung ausgeschlossen ist. Der Unternehmer haftet auch nicht für Verschulden und ohne Rücksicht darauf, ob die Voraussetzungen der Haftausschließung für den Schaden kausal waren. Eine Haftung kann hier nur aus unerlaubter Handlung geltendgemacht werden, die vertragliche Haftung ist ausgeschlossen.

Im ersten Fall, der in § 34 (d) KVO geregelt ist, ist die Haftung des Unternehmers für Schäden an ungemünzten und gemünzten oder sonst verarbeiteten Edelmetallen, Juwelen, Edelsteinen, Papiergeld, Wertpapiere jeder Art, Dokumenten und Urkunden ausgeschlossen. Ebenso enthält der zweite Fall eine Aufzählung bestimmter Gegenstände, für die der Unternehmer dann nicht haftet, wenn ihr Einzelwert den Betrag von 2500 RM übersteigt. Hier sind in § 34 (e) KVO genannt: Kunstsachen, Gemälde, Skulpturen und andere Güter, die einen Sonderwert haben, also z. B. Briefmarkensammlungen. Abweichend von der Haftung der Eisenbahn nach § 456 Abs. 2 HGB (§ 54 Abs. 2 (b), § 83 Abs. 1 (e) EVO) ist hier für den Ausschluß der Haftung nicht verlangt, daß die betreffenden Güter unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben worden sind. Auch ist durch die Aufzählung und die höchstbetragsmäßige Abgrenzung der einzelnen Güter der im Anschluß an die Fassung der EVO entstandene Streit über den Begriff der „Kostbarkeiten" vermieden.

Der dritte Fall in dem eine vertragliche Haftung des Unternehmers überhaupt ausgeschlossen ist, umfaßt alle körperlichen Schäden, die Personen zugefügt werden. Für körperliche Schäden kann der Unternehmer also nur außervertraglich in Anspruch genommen werden. So haftet der Unternehmer selbst dann nicht aus dem Beförderungsvertrag, wenn er einer Person zur Begleitung von befördertem Gut die Mitreise im Kraftfahrzeug gestattet und diese durch ein Verschulden, das der Unternehmer nach der KVO zu vertreten hat, zu Schaden kommt. Dieses Ergebnis erscheint zunächst unbillig. Es ist aber zu berücksichtigen, daß in der Regel der Unternehmer nicht

selbst für einen Schaden aufkommen muß, sondern an seine Stelle die Zwangsversicherung nach § 10 GFG tritt. Außerdem muß der Unternehmer aber nach § 19 GFG gegen alle Schäden, für die er gemäß den Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes haftet, versichert sein. In dieser Versicherung ist aber eine Haftung für Personenschäden bereits enthalten. Wird daher eine Person durch einen vom Unternehmer zu vertretenden Umstand verletzt, so steht ihr ein außervertraglicher Ersatzanspruch nach dem Kraftfahrzeuggesetz zu, der durch die Versicherung nach § 19 GFG gedeckt ist. Wollte man nun den Unternehmer auch vertraglich für Personenschäden haften lassen, so würde dies für ihn eine doppelte Versicherung erfordern und ihn dadurch wirtschaftlich unnötig belasten.

4. Abschnitt:

Die Haftung der Reichsbahn aus dem Beförderungsvertrag.

A. Die Haftung für Verlust und Beschädigung.

§ 19.

Die allgemeinen Haftungsbestimmungen.

Die Reichsbahn haftet wie im Eisenbahnverkehr ohne Verschulden für Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gutes entstehen (§ 30 RbKVO). Im Gegensatz zum Unternehmerverkehr (§ 29 KVO) ist hier „Schaden" nicht gleich Güterschaden zu setzen, vielmehr ist in weiterem Umfange unter Schaden jeder materielle Schaden zu verstehen, der dem Berechtigten aus einem Total- oder Teilverlust oder einer Beschädigung des Gutes entstanden ist. Wie im allgemeinen Land- und Eisenbahnfrachtrecht liegt auch dann ein Verlust des Gutes vor, wenn die Reichsbahn das Gut ohne Einlösung der Nachnahme an den Empfänger aushändigt[1] oder wenn die Aushändigung an den Empfänger trotz entgegenstehender Anweisung des Absenders nach § 27 RbKVO erfolgt. Im übrigen kann auf die Darlegungen über Verlust und Beschädigung beim Unternehmerverkehr verwiesen werden.

Die Haftung der Reichsbahn aus dem Beförderungsvertrag beginnt mit dem Augenblick der Annahme des Gutes zur Beförderung und endet mit der Ablieferung. Begriff und rechtliche Bedeutung von „Annahme" und „Ablieferung" in § 30 Abs. 1 RbKVO decken sich mit diesen Begriffen in § 29 KVO. Insoweit kann auf die Ausführungen oben § 10 Bezug genommen werden.

In dem wichtigen Falle des sog. Haus-Haus-Verkehrs der Reichsbahn, d. i. eine Güterbeförderung, bei der die Reichsbahn das Gut in der Wohnung oder gewerblichen Niederlassung des Absenders abholt und ebendort beim Empfänger abliefert, ist die Annahme und Ablieferung für Beginn und Ende der Haftung bedeutungslos. Hier beginnt die Haftung der Reichsbahn in dem Augenblick, in welchem das Gut auf dem Kraftfahrzeug verladen ist, und sie endet in dem

[1] RG 94, 99.

Zeitpunkt, in dem es vom Fahrzeug abgeladen wird (§ 30 Abs. 1 Satz 2 RbKVO). Verladen ist das Gut auf dem Fahrzeug dann, wenn sich das Gut vollständig auf dem Fahrzeug befindet und falls erforderlich ordnungsgemäß befestigt ist. Die Haftung ist also noch nicht eingetreten, wenn z. B. ein Gut, das auf dem Fahrzeug festgemacht werden muß, um es während des Transportes vor dem Umfallen oder Herunterfallen zu schützen, sich zwar bereits auf dem Fahrzeug befindet, aber vor dem Festmachen umfällt und zertrümmert wird. Denn hier ist das Verladen, zu dem auch das Festmachen für den Transport gehört, noch nicht beendet. Umgekehrt endet die Haftung bereits mit dem Beginn der Abladetätigkeit, also mit dem Loslösen der Befestigung, nicht erst mit der Beendigung der Ablandehandlungen („abgeladen wird").

Um die Reichsbahn aus der Haftung rechtmäßig in Anspruch nehmen zu können, hat der Berechtigte darzutun, daß er die Auslieferung verlangen kann, und den Beweis zu erbringen, daß das Gut verlorengegangen ist. § 34 Abs. 1 RbKVO [2] stellt die unwiderlegbare Vermutung auf, daß das Gut als verloren betrachtet werden kann, wenn es nicht innerhalb eines Monats nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert oder zur Abholung bereitgestellt worden ist [3]. Nach Ablauf dieser Frist kann die Reichsbahn nicht mehr einwenden, daß nunmehr das Gut wieder aufgefunden sei und daher die Entschädigung nicht gezahlt werden brauche. [4] Hat der Berechtigte seine Entschädigung schon erhalten, und wird darnach das Gut wieder aufgefunden, so ist er berechtigt, aber nicht verpflichtet, das Gut gegen Rückgabe der bereits erhaltenen Entschädigung unter Abzug des Ersatzes für die Überschreitung der Lieferfrist zurückzunehmen (§ 34 Abs. 2 RbKVO). Geschuldet sind hier also zwei Leistungen i. S. des § 262 BGB, nämlich das Gut oder die Entschädigung. Die Geltendmachung dieses Rückgabeanspruchs ist aber abweichend von der Regelung in der EVO — an die Voraussetzungen geknüpft, daß der Berechtigte bei Empfang der Entschädigung verlangt hat, daß er zu benachrichtigen ist, wenn das Gut innerhalb dreier Jahre wieder aufgefunden wird, und er sein Wahlrecht innerhalb eines Monats nach

[2] entsprechend § 37 Abs. 4 KVO, § 87 EVO.
[3] RG 102, 95.
[4] EE 40, 131, 1923.

erhaltener Nachricht ausübt. In allen anderen Fällen kann die Reichsbahn über das wiederaufgefundene Gut frei verfügen.

§ 20.

Der Umfang der Haftung.

Die Reichsbahn haftet nach § 30 Abs. 1 RbKVO für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung bezw. von der Verladung bis zur Entladung entsteht. Diese Vorschrift bildet die Regel. Sie wird nur durchbrochen beim Vorliegen der Haftausschließungsgründe des § 30 Abs. 2 RbKVO.

Durch § 32 RbKVO wird die Grundlage für die Berechnung der Höhe des Ersatzbetrags gegeben. Hiernach wird von der Reichsbahn zunächst der Börsenpreis ersetzt. Kann der Börsenpreis nicht ermittelt werden, so tritt der Marktpreis an seine Stelle. Ist auch dieser nicht zu ermitteln, so berechnet sich die Entschädigung nach dem gemeinen Handelswert und falls auch ein solcher nicht besteht, nach dem gemeinen Wert, den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort im Zeitpunkt der Annahme zur Beförderung hatten, unter Hinzurechnung dessen, was an Fracht, Zöllen und sonstigen Kosten bereits bezahlt ist. Unter Börsenpreis ist der Preis zu verstehen, der für das betreffende Gut an den Börsen notiert wurde. Als Marktpreis definiert Staub[5]: „der Preis, der für eine Ware bestimmter Gattung und Art von durchschnittlicher Güte an dem Handelsplatze, an dem sie einen Markt hat, und in dessen Handelsbezirk zu einer gewissen Zeit im Durchschnitte, und zwar bei normaler Marktlage gewährt wird". Als gemeiner Handelswert ist der Preis zu bezeichnen, der für ein Gut der betreffenden Art im allgemeinen bezahlt wird, ohne daß er an Börse oder Markt festgestellt ist. Gemeiner Wert dagegen ist der Durchschnittspreis „der sich aus der Vergleichung einer erheblichen Anzahl an einem bestimmten Ort zu der bestimmten Zeit über Güter der betreffenden Art geschlossenen Kaufverträge ergibt."[6] Gegenüber dem Unternehmerverkehr bildet sonach der tatsächliche Schaden in weit geringerem Maße die Grund-

[5] Staub, Vorbem. vor § 373 Anm. 29.

[6] Staub, Vorbem. vor § 373 Anm. 29.

lage der Schadensberechnung, da hier der Fakturenwert, der meist dem tatsächlichen Schaden am nächsten kommt, nicht zugrundegelegt wird.

Für die Reichsbahn ist wie für den Unternehmer die Höchstgrenze der Entschädigungssumme dahingehend festgelegt, daß die Entschädigung 80 RM für jedes fehlende Kilogramm Rohgewicht nicht übersteigen darf (§ 32 Abs. 1 RbKVO). Dieser Höchstsatz darf nur überschritten werden, wenn der Reichsbahn Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt und nachgewiesen wird (§ 32 Abs. 3, § 38 RbKVO); hier erhöht sich die Höchstsumme um das Doppelte und es ist abweichend von den Bestimmungen des § 32 RbKVO der volle nachgewiesene Schaden zu ersetzen. Die Vorschrift des § 38 RbKVO begründet keine neue selbständige Haftung der Reichsbahn, sondern sie bedeutet nur eine Verschärfung der Haftung hinsichtlich der Höhe für den Fall des Verschuldens.[7] Wenn der Berechtigte vollen Schadenersatz begehrt, hat er ein Verschulden der Reichsbahn zu beweisen.

Vorsatz liegt vor, wenn der Schädiger den Willen hat, eine bestimmte Handlung vorzunehmen oder zu unterlassen, wissend, daß diese Handlung oder die pflichtwidrige Unterlassung derselben für den Berechtigten einen schädigenden Erfolg haben werde oder haben kann. Daß gerade der eingetretene Erfolg beabsichtigt oder vorausgesehen ist, ist nicht erforderlich. Zum Begriff des Vorsatzes gehört das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit, die dann gegeben ist, wenn der Schädiger die Handlung vornimmt oder unterläßt, obgleich er weiß, daß sein Verhalten eine Verletzung der Vertragspflichten bedeutet[8].

Was grobe Fahrlässigkeit ist, bemißt sich nach den Umständen des Einzelfalls, wobei stets die besonderen Verkehrsverhältnisse, z. B. Massenabfertigung, zu berücksichtigen sind. Eine schädigende Handlung ist dann als grob fahrlässig anzusehen, wenn der Schädiger den Erfolg unter Außerachtlassung der geringsten Vorsicht, die unter den besonderen Umständen zumindest hätte erwartet werden können, herbeigeführt hat.[9]

---

[7] RG 100, 54.

[8] RG 123, 12; Rundnagel, Haftung S. 140; Richter, S. 446.

[9] Dür.-Hach., § 430 Anm. 22.

Für die Schadensersatzberechnung beschädigter Güter ist der Betrag der Wertminderung maßgebend (§ 32 Abs. 2 RbKVO). Die Wertminderung ergibt sich als die Differenz zwischen dem Ersatzwert (Börsen- oder Marktpreis, gemeiner Handelswert oder gemeiner Wert) des unbeschädigten Gutes und dem Verkaufswert des beschädigten Gutes, letzterer am Ort der Ablieferung ermittelt. Der Höhe nach ist die Ersatzsumme bei Beschädigung ebenfalls begrenzt (§ 32 Abs. 2 RbKVO). Die Entschädigungssumme darf den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre, nicht übersteigen, wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist. Bei nur teilweiser Entwertung beschränkt sich die Ersatzsumme auf den im Falle des Verlustes des entwerteten Teils zu vergütenden Betrag.

Durch Angabe des Lieferwertes (= Interesse an der Lieferung) im Frachtbrief kann der Absender bewirken, daß von der Reichsbahn der nachweisbare Schaden, der über die in § 32 RbKVO festgesetzte Höhe hinausgeht, bis zum angegebenen Betrage zu ersetzen ist (§§ 36, 37 RbKVO). Der eingetretene weitere Schaden kann jeder Art sein. Hierzu ist auch entgangener Gewinn, Vertragsstrafe und jeder andere mittelbare Schaden zu rechnen, soweit ihn der Berechtigte nachweisen kann. Es ist nur erforderlich, daß ein in Geld schätzbarer Nachteil vorliegt, der mit dem Verlust oder der Beschädigung des Guts in ursächlichem Zusammenhang steht. Der Lieferwert stellt sonach eine Höchstgrenze dar. Die Schadensberechnung selbst erfolgt hier nach den Grundsätzen des BGB. Der als Lieferwert angegebene Betrag ist nicht die im ungünstigsten Falle zu gewährende Höchstentschädigung. Es kann auch beim Vorliegen von teilweisem Verlust oder Beschädigung der ganze Betrag verlangt werden, wenn ein nachweisbarer Schaden in dieser Höhe entstanden ist.[10] Weiterhin kann sich ergeben, daß der Betrag des Lieferwerts geringer ist, als die ohnehin auf Grund der allgemeinen Haftung zu leistende Entschädigung. In diesem Falle kann letztere verlangt werden (§ 37 Abs. 3 RbKVO). Ein Anspruch auf vollen Ersatz des entstandenen Schadens bei gröblichem Verschulden der Reichsbahn wird von den Wirkungen der Angabe des Lieferwerts nicht berührt (§ 37 Abs. 4 RbKVO).

[10] Staub, § 463 Anm. 4, Rundnagel, Haftung S. 144.

Nach § 33 RbKVO (entsprechend § 461 HGB, § 86 EVO) ist es der Reichsbahn unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt, für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung (nicht aber für Lieferfristüberschreitung) einen gegenüber den allgemeinen Bestimmungen in der Höhe beschränkten Ersatzbetrag festzusetzen. Voraussetzung hierfür ist, daß von der Reichsbahn ein Ausnahmetarif mit Genehmigung des Reichsverkehrsministers veröffentlicht ist, der eine Preisermäßigung gegenüber dem gewöhnlichen Tarif enthält. Außerdem ist nötig, daß der Absender die Anwendung eines solchen Tarifs im Frachtbrief vorgeschrieben hat. Bleibt der tatsächlich erlittene Schaden jedoch unter dem festgesetzten Höchstbetrag zurück, so kann gleichwohl nur der wirkliche Schaden der Reichsbahn gegenüber geltend gemacht werden.[11] Einen über diesen Höchstbetrag hinausgehenden Schaden kann der Berechtigte nur dann geltend machen, wenn der Reichsbahn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit gemäß § 38 RbKVO zur Last fällt. Dagegen bleibt die Ersatzpflicht der Reichsbahn auch dann auf den Höchstbetrag beschränkt, wenn der Absender eine diesen Höchstbetrag übersteigende Summe als Lieferwert angegeben hat, denn in diesem Fall ist die Angabe des Lieferwertes bezüglich der den Höchstbetrag übersteigende Summe unwirksam und nach § 36 Abs. 4 RbKVO überhaupt unzulässig. Die Fassung des § 33 Satz 3 RbKVO ist sonach fehlerhaft; die Worte „Angabe des Lieferwertes" wären zu streichen. Andererseits ist nur grobe Fahrlässigkeit genannt als Tatsache, die einen Anspruch auf höhere Entschädigung gibt. Zu ergänzen wäre hier „Vorsatz". Es ist selbstverständlich, daß das gegenüber der groben Fahrlässigkeit höhere Maß des Verschuldens ebenfalls den erweiterten Ersatzanspruch begründet.

In § 31 RbKVO (entsprechend § 460 HGB, § 84 EVO) wird eine weitere Begrenzung der Reichsbahn-Haftung insofern gegeben, als zu Gunsten der Reichsbahn eine Rechtsvermutung für Gewichtsverluste bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, dahingehend aufgestellt wird, daß der Verlust bis zu einem bestimmten Hundertsatz auch tatsächlich aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden und mithin von der Reichsbahn nicht zu ersetzen ist. Diese Vermutung kann vom

[11] Rundnagel, Beförderungsgeschäfte S. 468.

Ersatzberechtigten widerlegt werden [12] durch den Nachweis, daß entweder in dem bestimmten Einzelfall der Gewichtsverlust nicht aus der natürlichen Beschaffenheit, sondern aus anderen von der Reichsbahn zu vertretenden Gründen entstanden sei, oder daß der festgesetzte Hundertsatz bei diesem Gut zu hoch bemessen sei oder sonst den besonderen Umständen des Falles nicht entspreche (§ 31 Abs. 3 RbKVO).

Bei gänzlichem Verlust kann der Verlust des Haupt- und Nebenteils aus ein und derselben Ursache entspringen. Es ist aber auch möglich, daß der Teilverlust während der Beförderung zuerst entstanden und das Gut selbst erst in einem späteren Zeitpunkt in Verlust geraten ist. Ebenso wie das HGB und die EVO läßt die RbKVO diesen Unterschied unberücksichtigt und bestimmt, daß bei gänzlichem Verlust ein Abzug für Gewichtsverlust von der zu leistenden Ersatzsumme nicht vorgenommen werden darf (§ 31 Abs. 4 RbKVO). Von den Bestimmungen des § 30 Abs. 2 RbKVO unterscheidet sich § 31 RbKVO dadurch, daß die letztere Vorschrift schon dann Platz greift, wenn die Reichsbahn den Nachweis führt, daß diese spezielle Art von Gütern überhaupt bei der Beförderung einen Gewichtsverlust regelmäßig erleidet. Bei § 30 Abs. 2 RbKVO kommt es jedoch auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalles an. § 31 RbKVO steht, wie in § 31 Abs. 5 ausdrücklich hervorgehoben wird, der Anwendbarkeit des § 30 Abs. 2 RbKVO nicht entgegen. Die Reichsbahn kann demnach für einen über die aufgestellten Normalsätze hinausgehenden Verlust sich immer noch auf ihre Haftungsbefreiung nach § 30 Abs. 2 RbKVO berufen, wogegen dem Berechtigten der Gegenbeweis oder der Beweis, daß die Reichsbahn ein Verschulden trifft, zusteht. Die Normalsätze betragen bei flüssigen, feuchten und einer Reihe namentlich aufgezählter trockener Güter zwei vom Hundert des Gewichts, bei den übrigen trockenen Gütern, die bei der Beförderung regelmäßig einen Gewichtsverlust erleiden, 1 vom Hundert. Daß diese Normalsätze bei Beförderung mehrerer Stücke auf demselben Frachtbrief für jedes Stück gesondert zu berechnen sind (§ 31 Abs. 2 RbKVO), ist eine selbstverständliche Forderung der Billigkeit, da sonst die Reichsbahn z. B. bei der Beförderung von 100 Sack sich für den Verlust eines Sackes auf § 31

[12] Dür.-Hach., § 460 Anm. 4 u. 6.

RbKVO berufen könnte, was dem Sinn dieser Bestimmung sicherlich nicht entspricht.[13]

§ 21.

Die Schadensfeststellung.

Bei der Schadensfeststellung hat die Reichsbahn in ihrem Güterfernverkehr dieselben Pflichten und Rechte wie der Unternehmer (vergl. oben § 13). In einigen Punkten sind jedoch ihre Pflichten erweitert. Die Pflicht zur schriftlichen Niederlegung trifft die Reichsbahn schon dann, wenn sie einen Schaden vermutet, nicht erst, wenn sie einen solchen entdeckt. Weiterhin hat sie bei teilweisem Verlust und bei Beschädigung des Gutes außer Ursache und Zeitpunkt des Schadens den Zustand, meist auch das Gewicht des Gutes und, wenn möglich, den Betrag des Schadens festzustellen (§ 29 Abs. 1 Rb. KVO). Zur Durchführung der Schadensfeststellung kann die Reichsbahn nähere Vorschriften erlassen (§ 29 Abs. 2 RbKVO). Insbesondere kann sie Bestimmungen darüber treffen, wer den Schaden festzustellen hat, ferner über die Zuziehung von Zeugen und Sachverständigen, über die Bekanntgabe oder Aushändigung einer Abschrift des Untersuchungsergebnisses, sowie darüber, ob für die Feststellung des Tatbestands eine Gebühr zu entrichten ist. Daneben behalten aber die Vorschriften der ZPO über die Sicherung des Beweises ihre Gültigkeit.

Die Schadensfeststellung kann auch noch nach der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgen (§ 40 Abs. 2 (d) RbKVO). Die Voraussetzungen hiezu entsprechen denen des Unternehmerverkehrs mit dem Unterschied, daß der Empfägner zu beweisen hat, daß der Schadenseintritt in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung erfolgt ist und nicht wie nach § 39 KVO während des Gewahrsams des Unternehmers oder dessen Beauftragten.

B. Die Haftung der Reichsbahn für Lieferfristüberschreitung.

§ 22.

Allgemeines.

Wie in ihrem Eisenbahnbetrieb ist die Reichsbahn auch in ihrem Kraftwagenfernverkehr an die Einhaltung von Lieferfristen gebun-

[13] Dür.-Hach., § 460 Anm. 5.

den, bei deren Überschreiten sie den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen hat, wenn sie sich nicht auf besondere Haftausschließungsgründe berufen kann. Für die Reichsbahn gelten die in § 26 RbKVO festgesetzten Lieferfristen und Haftausschließungsgründe, welche mit den für den Unternehmer geltenden Vorschriften des § 26 KVO vollkommen übereinstimmen. (Vgl. oben § 14).

§ 23.

Der Umfang der Haftung für Lieferfristüberschreitung.

Die Vorschriften über den Umfang der Haftung der Reichsbahn bei Lieferfristüberschreitung lehnen sich eng an die entsprechenden Bestimmungen der EVO (§ 88 EVO) an. Im Vergleich zum Unternehmer ist die Reichsbahn hier wesentlich günstiger gestellt. Der Unternehmer hat den nachgewiesenen Schaden voll zu tragen bis zu der Höchstsumme von 30 000 RM bei Ladungsgütern und 5000 RM bei Stückgütern. Die Reichsbahn dagegen ersetzt den nachgewiesenen Schaden grundsätzlich nur bis zur Höhe der Fracht (§ 35 Abs. 1 RbKVO). Gegenüber den Fällen des Verlusts und der Beschädigung ist der Umfang des Schadensersatzes insofern erweitert, als auch das individuelle Interesse und entgangener Gewinn usw. berücksichtigt werden. Der geltendgemachte Schaden ist vom Ersatzberechtigten nachzuweisen. Unter den Begriff „Fracht" fallen die tariflichen Beförderungsgebühren, nicht aber die Nebengebühren und baren Auslagen.

Ist ein Lieferwert angegeben, so wird der entstandene und nachgewiesene Schaden auch über den Frachtbetrag hinaus bis zur Höhe des Lieferwerts ersetzt (§ 35 Abs. 5, § 37 Abs. 1 (b) RbKVO). Ohne Nachweis eines Schadens aus der Überschreitung wird ersetzt:

bei einer Fristüberschreitung bis einschl. 24 Std. = 1/5 der Fracht
bei einer Fristüberschreitung bis einschl. 48 Std. = 2/5 der Fracht
bei einer Fristüberschreitung bis einschl. 72 Std. = 3/5 der Fracht
bei einer Fristüberschreitung bis einschl. 96 Std. = 4/5 der Fracht
bei einer Fristüberschreitung von längerer Dauer die ganze Fracht,

jedoch nicht mehr als der Betrag des Lieferwerts (§ 37 Abs. 1 (b) 2 RbKVO). Wird hier auch ein Ersatz ohne Nachweis eines Schadens zugesprochen, so schafft diese Regelung keine generelle Schadens-

vermutung, sondern sie will dem Ersatzberechtigten nur die u. U. sehr schwierige Beweisführung sparen. Andererseits verbleibt der Reichsbahn das Recht des Gegenbeweises dafür, daß ein Schaden nicht entstanden ist.[14]

Ein Schaden aus Lieferfristüberschreitung, der über die Höhe der Fracht hinausgeht, kann auch dann geltendgemacht werden, wenn der Reichsbahn Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen wird. In diesem Fall erhöht sich der Ersatzbetrag bis zum doppelten Betrag der Fracht (§ 38 RbKVO).

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Anspruch aus Lieferfristüberschreitung nicht möglich (§ 35 Abs. 2 RbKVO). Dagegen kann beim Zusammenfallen von teilweisem Verlust und Lieferfristüberschreitung eine Entschädigung für letztere verlangt werden und zwar bis zur Höhe des auf den nicht verlorengegangenen Teil der Sendung entfallenden Frachtbetrags (§ 35 Abs. 3 RbKVO). Bei Beschädigung kann neben dem Anspruch aus den §§ 30, 32 RbKVO auch der durch die Überschreitung der Lieferfrist entstandene Schaden verlangt werden (§ 35 Abs. 4 RbKVO). Der Gesamtersatzbetrag darf aber in diesen Fällen nicht höher sein als die bei gänzlichem Verlust des Gutes zu gewährende Entschädigung (§ 35 Abs. 6 RbKVO).

C. Der Ausschluß der Haftung.

§ 24.

Die Haftausschließungsgründe.

Die RbKVO zählt in § 30 Abs. 2 Haftausschließungsgründe auf. Es besteht auch hier eine weitgehende Übereinstimmung mit den entsprechenden Bestimmungen für den Eisenbahnverkehr in den §§ 456, 459 HGB, §§ 82, 83 EVO. Als Haftausschließungsgründe führt § 30 RbKVO an: Höhere Gewalt, Verschulden des Verfügungsberechtigten, Mängel der Verpackung, natürliche Beschaffenheit des Gutes, Gefahren, die sich aus der Selbstverladung ergeben, sowie die Gefahren bei solchen Gütern, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingt zugelassen sind.

---

[14] Richter, S. 444.

1. Der Haftausschließungsgrund der höheren Gewalt ist hier ebenso auszulegen wie in der KVO. Denn entsprechend § 7 KVO ist in § 7 Abs. 2 (c) RbKVO als höhere Gewalt bezeichnet:

> „Umstände und Ereignisse, die die Reichsbahn auch bei Anwendung der ihr zuzumutenden Sorgfalt und Umsicht weder abzuwenden, noch in ihren Wirkungen abzuschwächen vermag".

Insoweit stimmt also der Begriff der höheren Gewalt im Güterfernverkehr der Reichsbahn mit dem des Unternehmerverkehrs überein und es sind daraus dieselben Folgerungen zu ziehen (s. o. § 16). Dagegen ist der Kreis der Ereignisse, bei deren Vorliegen sich die Reichsbahn nicht auf höhere Gewalt berufen kann, gegenüber der Vorschrift des § 34 KVO klarer gefaßt und in einigen Punkten erweitert. Auf höhere Gewalt kann sich die Reichsbahn nicht berufen, wenn der Schaden

a) auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs,
b) auf ein Versagen seiner Vorrichtungen,
c) auf die Beschaffenheit des Weges,
d) auf die Benutzung des Weges durch andere Personen- oder Verkehrsmittel

zurückzuführen ist. Während der Unternehmer sich erst dann nicht mehr auf höhere Gewalt berufen kann, wenn der Schaden aus einer dem Kraftfahrzeug *eigentümlichen* Gefahr entstanden ist, besteht die Möglichkeit, sich durch Geltendmachung der höheren Gewalt von der Haftung zu befreien, für die Reichsbahn schon dann nicht mehr, wenn sich der Schaden allgemein aus einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder aus einem Versagen seiner Vorrichtungen ergeben hat. Auch im anderen Fall ist der Unternehmer günstiger gestellt: die Berufung auf höhere Gewalt ist für ihn nur für die typischen Gefahren der Straße ausgeschlossen und, wie oben dargelegt, nicht für Straßenverkehrsunfälle. Für die Reichsbahn dagegen hört die Berufung auf höhere Gewalt schon dann auf, wenn die Beschaffenheit des Weges oder die Benutzung des Weges durch andere Personen oder Verkehrsmittel den Schaden hervorgerufen hat. Höhere Gewalt kann sonach eindeutig bei *allen* Verkehrsunfällen nicht geltendgemacht werden. Der Berechtigte braucht nur nachzuweisen, daß der Schaden aus einem Verkehrsunfall entstanden ist, so kann sich die Reichsbahn nicht mehr auf höhere Gewalt be-

rufen, selbst wenn es sich um ein „unabwendbares Ereignis" i. S. des Kraftfahrzeuggesetzes handeln sollte. [15]

2. Als Haftausschließungsgrund wird in § 30 Abs. 2 RbKVO weiter angeführt: das Verschulden oder die nicht von der Reichsbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten. Ein Verschulden des Verfügungsberechtigten befreit die Reichsbahn nicht unter allen Umständen von ihrer Haftung, sondern nur dann, wenn dieses Verschulden die alleinige Ursache des Schadens gewesen ist. Trifft mit dem Verschulden des Verfügungsberechtigten ein Ereignis zusammen, für das die Reichsbahn einzustehen hat, so bildet das Verschulden des Verfügungsberechtigten keinen unbedingten Haftausschließungsgrund. Es muß dann § 254 BGB zur Anwendung kommen. [16] Die Verpflichtung und der Umfang des zu leistenden Schadenersatzes hängt davon ab, inwieweit nach den Umständen des Falles der Schaden vorwiegend von dem Berechtigten oder der Reichsbahn verursacht wurde.

Die Reichsbahn wird weiter von ihrer Haftung befreit, wenn der Schaden nicht durch eine von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten entstanden ist. Hier ist ein Verschulden des Berechtigten nicht erforderlich. Erläßt der Berechtigte eine Anweisung, die mittelbar oder unmittelbar durch einen von der Reichsbahn zu vertretenden Umstand hervorgerufen ist, so bildet diese Anweisung keinen Haftausschließungsgrund. Die Anweisung braucht nicht durch ein „Verschulden" der Reichsbahn ausgelöst sein, es genügt, daß die Veranlassung zur Erteilung der Anweisung überhaupt ein Ereignis war, das die Reichsbahn zu vertreten hat, mithin also auch niederer Zufall [17]. Hat die Reichsbahn die Anweisung durch ein Verschulden hervorgerufen, so kann in der hierauf ergangenen Anweisung des Verfügungsberechtigten ein Mitverschulden nicht gefunden werden; § 254 BGB findet sonach keine Anwendung.

Unter Anweisung ist hier nicht nur eine nachträgliche i. S. des § 27 RbKVO zu verstehen, sondern jede bei und nach Abschluß des Beförderungsvertrags geschlossene, also auch Anordnungen im Frachtbrief. Unter „Verfügungsberechtigter" kann ebenso wie beim

[15] Vgl. § 7 KFG.

[16] Staub, § 456 Anm. 15; Dür.-Hach., § 456 Anm. 9.

[17] Rundnagel, Haftung S. 65; Dür.-Hach., § 456 Anm. 10.

Unternehmer nur der aus dem Frachtvertrag, nicht der dinglich Berechtigte verstanden werden, also nur Absender bezw. Empfänger. Über die Abgrenzung hinsichtlich des Zeitpunktes s. § 16 III u. § 26.

3. Die Haftung der Reichsbahn entfällt weiter in den Fällen (c) bis (f) des § 30 Abs. 2 RbKVO, das sind Fälle, in denen in der Hauptsache die natürliche Beschaffenheit des Gutes den Schaden verursacht hat. Hier soll der Reichsbahn für Güter, die besonders empfindlich sind, eine Beweiserleichterung an die Hand gegeben werden. Rundnagel nennt im Eisenbahnfrachtrecht solche Haftausschließungsgründe „bevorrechtigt". Denn in § 459 Abs. 2 HGB, dem die Bestimmung in Abs. 2 Schlußsatz des § 30 RbKVO entspricht, wird nämlich die Rechtsvermutung aufgestellt, daß ein eingetretener Schaden aus der von der Reichsbahn nicht übernommenen Gefahr tatsächlich entstanden ist, sofern er nur aus dieser Gefahr entstehen konnte. Es handelt sich um eine einfache Rechtsvermutung, deren Widerlegung im einzelnen Fall wohl recht schwer, aber doch durch Gegenbeweis zulässig ist. Hierzu bietet vor allem eine Handhabe die im Schlußsatz des § 30 Abs. 2 RbKVO enthaltende Bestimmung, daß eine Befreiung von der Haftung von Seiten der Reichsbahn nicht geltendgemacht werden kann, wenn der Schaden durch ein Verschulden der Reichsbahn entstanden ist. Die Rechtslage ist daher praktisch folgende: die Reichsbahn haftet in den in § 30 Abs. 2 (c) bis (f) aufgeführten Fällen nur für Verschulden. Dieses Verschulden der Reichsbahn muß durch den Berechtigten nachgewiesen werden. Es soll dabei nicht übersehen werden, daß Fälle denkbar sind, in denen eine Haftung der Reichsbahn auch ohne Verschulden eintritt, z. B. wenn Güter, die vermöge ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt sind, einer äußeren Einwirkung von solcher Stärke ausgesetzt waren, daß sie auch für weniger empfindliche Güter erheblich gefahrbringend war. Aber ein solcher Fall wird in der Regel auch ein Verschulden der Reichsbahn enthalten und sich nur sehr selten auf oder jenseits der Grenze zum Verschulden der Reichsbahn bewegen.

Die durch § 30 Abs. 2 (c)—(f) RbKVO festgelegten Haftausschließungsfälle beziehen sich nur auf Schäden, die durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder Beschädigung verursacht sind, nicht da-

gegen auf die aus Überschreitung der Lieferfrist entstandenen. Im einzelnen sind dort folgende Fälle aufgezählt:

1. die Mängel der Verpackung,
2. das Be- oder Entladen durch den Absender oder Empfänger,
3. Güter, die ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit gemäß besonderen Gefahren ausgesetzt sind,
4. Güter, die von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingt zur Beförderung zugelassen sind, bei Aufgabe unter falscher Bezeichnung.

§ 25.

Die „bevorrechtigten" Haftausschließungsgründe im Einzelnn.

1. Die Mängel der Verpackung.

Der in § 30 Abs. 2 (c) RbKVO angeführte Haftausschließungsgrund der unverpackten oder mangelhaft verpackten Sendungen findet für den Eisenbahnverkehr in § 459 Ziff. 2 HGB, § 83, Abs. 1 EVO seine Parallele. Sowohl bei der Schienenbeförderung wie bei der Kraftwagenbeförderung steht der Reichsbahn das Recht zu, die Beförderung mangelhaft oder gar nicht verpackter Sendungen zu verweigern (§ 18 RbKVO, § 453 HGB, § 62 EVO). Bei derartigen Sendungen tritt, wenn sie auf Verlangen des Absenders doch zugelassen werden, ein Haftungsausschluß ein.

Im Eisenbahnverkehr ist für den Fall, daß ein Schaden eintritt, das vom Absender ausgestellte Anerkenntnis Voraussetzung dafür, daß die Beweiserleichterung des § 459 HGB zu Gunsten der Reichsbahn Platz greift. Im Güterfernverkehr der Reichsbahn ist es für den Ausschluß der Haftung einerlei, ob der Mangel der Verpackung anerkannt ist. Bei fehlendem Anerkenntnis hat die Reichsbahn lediglich zu beweisen, daß das Gut unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgeliefert wurde und daß dadurch allgemein für Güter dieser Art eine Gefahrenlage gegeben ist. Der Absender seinerseits kann immer, auch bei ausgestelltem Anerkenntnis den Gegenbeweis führen, daß der Schaden aus dem Mangel der Verpackung überhaupt nicht entstanden sein konnte, oder daß der Schaden durch ein Verschulden der Reichsbahn entstanden ist.[18]

---

[18] Dür.-Hach., § 459 Anm. 13.

Die Verpackung hat nicht nur den Schutz des Gutes, sondern ebenso den Schutz vor dem Gut zum Zweck. Der Absender haftet daher seinerseits bei fehlender oder mangelhafter Verpackung für alle daraus entstehenden Schäden. Und zwar hat er in allen Fällen dafür einzustehen, unabhängig davon, ob er die Verpackungsmängel im Frachtbrief anerkannt hat oder nicht (§ 18 Abs. 3 RbKVO). Bei fehlendem Anerkenntnis hat jedoch die Reichsbahn die Mängel nachzuweisen.

Im Vergleich zur Reichsbahn ist die Stellung des Unternehmers bei mangelhafter Verpackung hinsichtlich der Beweislast weit ungünstiger. Bei der Annahme des Gutes stehen ihm zwar dieselben Rechte zu wie der Reichsbahn, insbesondere kann er wie die Reichsbahn vom Absender ein Anerkenntnis im Frachtbrief über die Verpackungsmängel verlangen (§ 18 KVO). Im Schadensfall hat er aber den oft schwierigen Beweis zu erbringen, daß der Schaden ausschließlich auf die mangelhafte Verpackung zurückzuführen ist, also auf einen Umstand, den der Absender selbst zu vertreten habe. Rundnagel [19] ist zwar der Ansicht, daß sich die Auflieferung mit äußerlich erkennbaren Mängel der Verpackung auf Seiten des Absenders nicht als Verschulden darstelle. Diese Ansicht würde jedoch zu einem für den Unternehmer äußerst unbilligen Ergebnis führen; denn selbst bei Vorliegen des Anerkenntnisses im Frachtbrief hätte der Unternehmer ohne ein Verschulden seinerseits für den während der Beförderung eingetretenen Schaden einzustehen, da seine Ersatzpflicht nur in den Fällen des § 34 KVO ausgeschlossen ist, Verpackungsmängel aber als Haftausschließungsgrund in der KVO nicht genannt sind. Entsteht in der Tat der Schaden durch die mangelhafte Verpackung, so ist nach meiner Ansicht in dem Verhalten des Absenders ein Verschulden durch Unterlassung zu erblicken. In der Unterlassung ist ein Verschulden dann zu sehen, wenn eine Pflicht zum Handeln besteht. Der Absender „hat" nach § 18 KVO wie nach § 18 RbKVO Güter zum Schutze gegen Gefahren der Beförderung sicher zu verpacken. Diese Forderung stellt sich für ihn als Pflicht und Bedingung dar, denn im anderen Falle darf der Unternehmer bezw. die Reichsbahn entweder die Verpackung auf Kosten des Absenders vervollständigen oder die Annahme verweigern. Für den Unternehmer ergibt sich die

[19] Haftung S. 82.

Verpflichtung, den Absender auf die durch den Mangel der Verpackung besonders gesteigerten Gefahren der Beförderung aufmerksam zu machen, obgleich die Prüfung der Verpackung dem Unternehmer in der KVO nicht zur Pflicht gemacht ist. Unterläßt er dies, so handelt er ebenfalls schuldhaft, indem er die vom Absender gesetzte Bedingung zum Schadenseintritt fahrlässigerweise nicht beseitigt. Dies gilt auch für die Reichsbahn. Damit sind die Voraussetzungen für die Anwendung des § 254 BGB gegeben.

2. Nach § 30 Abs. 2 (d) RbKVO haftet die Reichsbahn nicht für den Schaden, der entsteht:

> „aus der mit dem Ver- oder Entladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Vorschriften der KVO oder des Tarifs vom Absender verladen oder vom Empfänger entladen werden."

In diesem Falle vermag die Reichsbahn keinen Einfluß auszuüben, daß die Güter sachgemäß verladen oder entladen werden. Kennt die Reichsbahn jedoch den Mangel, und unterläßt sie es, den Absender darauf hinzuweisen, so kommen die Bestimmungen über mitwirkendes Verschulden zur Anwendung.

Zum Ausschluß der Haftung ist es erforderlich, daß die Selbstverladung bezw. -abladung durch Absender oder Empfänger auf Grund der Vorschriften der KVO oder des Tarifs vorgenommen sein muß. Absender und Empfänger können zu ihren Verrichtungen eigene Leute oder auch Leute der Reichsbahn nehmen. Tun sie letzteres so ist die Verladung nicht etwa Sache der Reichsbahn geworden. Die Leute der Reichsbahn handeln hier im Interesse der Berechtigten, die allein für eine sachgemäße Erledigung der Arbeiten verantwortlich sind. Der Haftausschließungsgrund erstreckt sich sowohl auf die Gefahren des Auf- und Abladens selbst, als auch auf die einer mangelhaften Verladung, welche Schäden erst später zur Folge hat. Stimmt die Reichsbahn der vom Versender selbst vorgenommenen Verladung zu, so bedeutet die Zustimmung noch nicht ohne weiteres die Übernahme der Gefahr oder den Verzicht auf die Haftungsbefreiung.[20] Bei diesen Fragen ist im einzelnen Falle auch zu prüfen, ob eine frachtrechtliche Haftung auf Grund eines bereits wirksam zustandegekommenen Beförderungsvertrags überhaupt schon ent-

[20] EE 49, 348, 1930.

standen ist. Allgemein wird wohl die Verladung vor dem Abschluß des Beförderungsvertrags liegen, sodaß eine frachtvertragliche Haftugn noch gar nicht zur Entstehung gelangt ist. Es kommt darauf an, ob ein vorvertragähnliches Verhältnis vorliegt, dessen Rechte und Pflichten sich nach bürgerlich-rechtlichen Grundsätzen (§§ 276, 278, 242 BGB) beurteilen. Ich verweise hierbei auf meine Ausführungen über den Wagenstellungsvertrag bei der Selbstverladung (§ 9) und die damit verbundene vorfrachtvertragliche Haftung. Liegt mithin die Verladung durch den Absender vor dem Abschluß des eigentlichen Beförderungsvertrags und ist infolgedessen eine regelrechte frachtvertragliche Haftung noch nicht zur Entstehung gelangt, so wird wenigstens die vorfrachtvertragliche Haftung bei magnelhafter Selbstverladung ausgeschlossen sein. Ähnlich ist die Rechtslage bei der Selbstentladung nach erfolgter Ablieferung, also nach Beendigung des frachtvertraglichen Verhältnisses.

3. Güter, die ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit gemäß besonderen Gefahren ausgesetzt sind.

Während durch § 31 RbKVO die Haftung der Reichsbahn für solche Schäden beschränkt wird, die *gewöhnlich* zu erwarten sind, regelt § 30 Abs. 2 (e) RbKVO die Fälle, in denen Güter versandt werden, die ihrer Natur entsprechend einem besonderen Maß von Gefahren ausgesetzt sind, denen gegenüber andere gewöhnliche Güter unempfindlich sind. Diese Vorschrift ist gegenüber § 31 RbKVO wesentlich enger gehalten. Schlägt daher der Einwand aus § 30 Abs. 2 (e) RbKVO über die besonderen Gefahrenmomente beim beschädigten Gut nicht durch, so muß der Reichsbahn die Möglichkeit des weiteren Beschränkungsgrundes aus § 31 RbKVO verbleiben. Die Aufzählung der besonderen Gefahren in § 30 Abs. 2 (e) RbKVO wie Bruch, Rost usw. kann nicht als ausschließlich angesehen werden, sondern ist nur beispielgebend. Die Rechtsprechung zu der entsprechenden Vorschrift des Eisenbahnfrachtgeschäftes, § 459 Ziff. 4 HGB, hat den Begriff der besonderen Gefahren ausgedehnt und z. B. Frost als besonders hohe Gefahr angenommen bei leicht verderblichen Gütern wie Lebensmittel (Eier, Erbsen, Früchte). Die Bruchgefahr besteht vor allem bei leicht verletzbaren Sachen, wie Erzeugnissen aus Glas, Ton, Marmor und Gußeisen [21]. Die in der

[21] EE 55, 70, 1934; VAE 1938, S. 12.

Natur des Gutes liegende Gefahr wird im allgemeinen durch die Verpackung nicht beseitigt.

In manchen Fällen wird es zweifelhaft erscheinen, ob der Schaden aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes selbst oder nur aus der mangelhaften Verpackung entstanden ist, da durch eine besonders sorgfältige Verpackung auch ein infolge seiner natürlichen Beschaffenheit besonderen Gefahren ausgesetztes Gut wirksam geschützt werden kann. Dies ist jedoch praktisch von geringerer Bedeutung, da nach der RbKVO sowohl die Feststellung der Verpackungsmängel wie der natürlichen Beschaffenheit des Gutes dem freien richterlichen Ermessen unterliegt. Ebenso unterliegt die Frage des Verschuldens der Reichsbahn oder des Mitverschuldens des anderen Teiles der objektiven Beurteilung des Einzelfalles.

4. Verwirkung durch unrichtige Bezeichnung des Gutes.

Der Absender ist nach § 13 RbKVO verpflichtet, seine Angaben im Frachtbrief der Wahrheit entsprechend zu machen, andernfalls er der Reichsbahn haftet. Die Haftungsbefreiung der Reichsbahn auf Grund falscher Bezeichnung des Gutes durch den Absender gemäß § 30 Abs. 2 (f) RbKVO ist Ausfluß des dem vorerwähnten § 13 RbKVO zugrundeliegenden Gedankens. § 30 Abs. 2 (f) schließt die Haftung der Reichsbahn aus, wenn der Schaden entsteht:

> „aus der Gefahr, die dadurch entsteht, daß der Absender von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgibt oder daß er nur bedingt zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Außerachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln aufgibt".

Diese Vorschrift bezieht sich nur auf Güter, deren Beförderung von der Erfüllung gewisser Voraussetzungen abhängig ist. Die Gegenstände, die diesen besonderen Bedingungen unterliegen, sind zusammen mit den von der Beförderung ausgeschlossenen Gütern in § 8 RbKVO näher bezeichnet. Von der Beförderung ausgeschlossen sind:

1. die dem Postzwang unterliegenden Gegenstände,
2. Gegenstände, deren Beförderung nach gesetzlicher Vorschrift oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist,
3. Leichen.

In § 8 Abs. 2 RbKVO sind die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände aufgezählt. Es sind dies:

1. explosionsgefährliche Gegenstände,
2. selbstentzündliche Stoffe,
3. ekelerregende und übelriechende Stoffe,
4. Edelmetalle und andere besonders wertvolle Gegenstände,
5. lebende Tiere.

Werden die vorbezeichneten Gegenstände entgegen den Bestimmungen über den Ausschluß der Beförderung oder über die nur bedingungsweise Zulassung vom Absender unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgeliefert, so ist die Haftung der Reichsbahn im Schadensfalle nach § 30 Abs. 2 (f) ausgeschlossen. Ob die falsche Bezeichnung vom Absender schuldhaft oder schuldlos gegeben wurde, ist unerheblich. Andererseits ist ein Kausalzusammenhang erforderlich zwischen dem Erfolg, nämlich dem Schaden und der Handlung des Absenders, der unrichtigen Bezeichnung.

Die Haftungsbefreiung kommt aber bei Verschulden der Reichsbahn nicht zur Anwendung. Damit tritt eine über den Ersatz des Börsen- bezw. Marktpreises hinausgehende erweiterte Haftung ein. Hat neben dem Verschulden der Reichsbahn ein solches des Absenders an der Entstehung des Schadens mitgewirkt, so findet eine Schadensteilung nach dem Verhältnis der beiderseitigen Verursachung gemäß § 254 BGB statt.

Zugunsten der Reichsbahn gilt auch in diesem Fall der Haftungsfreiung die Vermutung, daß ein Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden ist, wenn er nach den Umständen aus dieser Gefahr entstanden sein konnte. Die Reichsbahn braucht also zum Haftungsausschluß nur darzutun, daß eine Möglichkeit zur Entstehung des Schadens aus der in § 30 Abs. 2 (f) RbKVO bezeichneten Gefahr bestanden hat. Der Berechtigte hat nun seinerseits zu beweisen, daß der Schaden aus dieser Gefahr nicht entstanden ist.

5. Abschnitt:

Die Geltendmachung der Ersatzansprüche.

§ 26.

Die Aktivlegitimation.

Aktiv legitimiert zur Geltendmachung der sich aus dem Beförderungsvertrage ergebenden Ersatzansprüche ist der jeweils Verfügungsberechtigte. Die Geltendmachung von Ansprüchen an Fracht (§ 23 KVO, § 23 RbKVO) und die außergerichtliche Reklamation interessieren hier nicht. Verfügungsberechtigt ist zunächst der Absender als der am Vertrag beteiligte Vertragsgegner. Nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort steht das Verfügungsrecht dem Empfänger zu, da der Beförderungsvertrag insoweit ein Vertrag zu Gunsten Dritter ist. Der Augenblick des Übergangs der Rechte vom Absender auf den Empfänger ist also entscheidend. Bei der Berechtigung zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen kann man 3 Phasen unterscheiden:

1. Annahme und Beförderung: Der Alleinberechtigte während dieser Zeit ist der Absender.
2. Ankunft und Lagerung am Bestimmungsort: Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes gegen Erfüllung seiner Pflichten berechtigt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag selbständig und in eigenem Namen geltend zu machen (§ 25 Abs. 2 KVO, § 25 Abs. 2 RbKVO). Jedoch kann der Absender durch nachträgliche Verfügung gemäß § 27 KVO, bezw. § 27 RbKVO den Empfänger solange noch ausschalten, als dieser nicht die Fracht oder die anderen auf der Sendung lastenden Kosten bezahlt hat, oder ihm das Gut übergeben ist (§ 27 Abs. 1 KVO, § 27 Abs. 1 RbKVO). Mithin ist in dem Zeitraum zwischen Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und der Auslieferung desselben an den Empfänger bezw. Bezahlung von Fracht oder anderer Kosten durch ihn sowohl Absender wie Empfänger verfügungsberechtigt.[1] Das Ver-

[1] Vergl. Senckpiehl, Die Rechte des Empfängers bei der Sammelladung, Seite 59.

fügungsrecht des Absenders ist aber das stärkere, denn er kann die Auslieferung an den Empfänger verbieten. Werden also in diesem Zeitraum Ersatzansprüche im Klageweg geltendgemacht, so kommt es nur darauf an, wer die Klage zuerst erhebt.

3. Nach Auslieferung des Gutes an den Empfänger oder nach Bezahlung der Fracht oder der anderen auf der Sendung lastenden Kosten ist der Empfänger allein verfügungsberechtigt. Er kann vom Absender an der Geltendmachung seiner Ansprüche nicht mehr gehindert werden, da in diesem Augenblick die Verfügungsmacht des Absenders und damit seine Aktivlegitimation völlig erloschen ist.

§ 27.

Die Passivlegitimation.

I. Der Unternehmerverkehr.

Der Schadensersatzanspruch des Berechtigten richtet sich in erster Linie gegen den Unternehmer. Nach § 10 Abs. 1 Ziff. 4 GFG sind die von den Unternehmern beförderten Gütern gegen Schaden entsprechend dem Umfang der Unternehmerhaftung nach der KVO versichert. Der Unternehmer kann sich durch Abtretung seiner ihm aus der Versicherung zustehenden Rechte an den Verfügungsberechtigten von der Ersatzpflicht befreien (§ 38 Abs. 3 KVO), sodaß nur die Versicherer passiv legitimiert sind. Umgekehrt kann der Verfügungsberechtigte die Abtretung der Rechte des Unternehmers aus der Versicherung verlangen und dadurch seinerseits die Versicherer direkt in Anspruch nehmen.

Der RKB ist an einer Auseinandersetzung über den Schaden nicht beteiligt. Ihm obliegt lediglich die Pflicht, die Unternehmer zu versichern und die Versicherungsprämie durch Einbehaltung des entsprechenden Frachtanteils an den Versicherer abzuführen. [2]

[2] Die Versicherung i. S. des § 10 Abs. 1 Ziff. 4 GFG hat der RKB bei einer Gruppe von 16 Versicherungsgesellschaften durch Vertrag vom 1. 4. 1936 getätigt, die sich zu einer „Versicherungsgemeinschaft für den Kraftwagen-Güterfernverkehr" zusammengeschlossen und die Geschäftsführung der Fa. K. von Mylke u. Co., GmbH. in Berlin übertragen haben. Aus den allgemeinen Vertragsbedingungen ist hier wichtig die Vereinbarung eines örtlichen Gerichts-

II. Der Fernverkehr der Reichsbahn.

Im Güterfernverkehr der Reichsbahn kann sich der Ersatzanspruch des Verfügungsberechtigten aus dem Beförderungsvertrag nur gegen die Deutsche Reichsbahn richten. Sie ist in allen Fällen allein passiv legitimiert.

§ 28.

Das Erlöschen der Ersatzansprüche.

1. Die Annahme des beförderten Gutes durch den Empfänger entspricht der ordentlichen Ablieferung durch den Unternehmer, nicht aber der Ersatz-Ablieferung (vergl. oben § 10, 3). Bei Letzterer erfolgt die Annahme erst mit der Übernahme vom Lager des Spediteurs oder der Zoll- und Steuerbehörde. Mit der Annahme des Gutes durch den Empfänger ist eine wichtige Rechtsfolge verbunden. § 39 Abs. 1 KVO bestimmt:

> „Mit der Annahme des Gutes durch den Empfänger sind alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage erloschen."

Die Annahme des Gutes ist sonach notwendige Voraussetzung für das Erlöschen der Ansprüche. Sie muß daher vorbehaltslos erfolgen. Da der Annahme der Charakter eines zweiseitigen Rechtsakts zukommt, können die an ihn geknüpften rechtlichen Wirkungen nur bei übereinstimmenden und irrtumslosen Willenserklärungen entstehen. Mit der Annahme erlöschen somit alle vertraglichen Ansprüche. Unberührt bleiben aber diejenigen aus einer unerlaubten Handlung nach § 823 BGB, sowie solche aus einem neben oder nach dem Beförderungsvertrage abgeschlossenen Verwahrungs- oder Lagervertrag. Nach dem Wortlaut des § 39 Abs. 1 KVO erlöschen mit der Annahme nicht nur die Ansprüche gegen den Unternehmer oder den RKB, sondern schlechthin alle Ansprüche, die sich aus dem Beförderungsvertrage ergeben, also auch die Ansprüche gegen Absender und Empfänger, welche dem Unternehmer oder dem RKB zustehen. Hier ist zu denken an den Schadensersatzanspruch des Un-

---

standes für etwaige Streitigkeiten aus Schadensforderungen; maßgebend ist der Wohnsitz des Forderungsberechtigten, also des Unternehmers bezw. nach Abtretung der Rechte aus der Versicherung derjenige des Verfügungsberechtigten (vergl. Gülde, S. 276).

ternehmers gegen den Absender für einen Schaden, der infolge unrichtiger Angaben im Frachtbrief entstand (§ 13 KVO) und insbesondere an den Frachtanspruch des RKB (§ 3 KVO). Dagegen, daß der erstere Anspruch mit der Annahme nach § 39 Abs. 1 KVO erlischt, bestehen keine Bedenken. Anders dagegen beim Anspruch des RKB auf Bezahlung der Fracht. Denn gerade das durch das GFG eingeführte Frachtberechnungs- und Einziehungssystem bringt es mit sich, daß das Gut nicht Zug um Zug gegen Bezahlung der Fracht an den Empfänger ausgeliefert werden kann, wie es z. B. beim Eisenbahnfrachtvertrag in der Regel der Fall ist. Denn hier im Unternehmerverkehr, wo der Unternehmer gar keinen Anspruch auf Bezahlung der Fracht hat, wird das Gut häufig an den Empfänger ausgeliefert und von diesem angenommen werden, ehe die Einkassierung der Fracht durch den RKB erfolgt. Dies trifft notwendigerweise auch beim sogenannten Frachtstundungsverfahren zu, wo für bestimmte Absender oder Empfänger die Fracht bis zum Ende des laufenden Monats jeweils gestundet wird. Nach dem Wortlaut des § 39 Abs. 1 KVO würde nun die Annahme des Gutes durch den Empfänger auch das Erlöschen des Frachtanspruchs zur Folge haben. Dies kann aber nicht der Sinn dieser Bestimmung sein. § 39 Abs. 1 KVO will vielmehr nur eventuelle Haftungsansprüche, die sich aus dem Beförderungsvertrage ergeben, zum Erlöschen bringen, wie sich schon aus seiner Stellung in dem Abschnitt über Haftung aus dem Beförderungsvertrage ergibt. Niemals kann aber hierunter auch der Anspruch des RKB auf Bezahlung der Fracht fallen.[3]

2. Wird im Anschluß an eine Kraftwagenfernbeförderung der Reichsbahn das Gut vom Empfänger angenommen, so werden durch die Annahme auch hier Ansprüche zum Erlöschen gebracht. Aber nicht alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage gehen damit unter, sondern nur diejenigen, welche gegen die Reichsbahn gerichtet sind (§ 40 Abs. 1 RbKVO). Bestehen bleiben also nach wie vor alle Ansprüche, die der Reichsbahn gegen den Absender bezw. Empfänger zustehen, somit in erster Linie der Anspruch auf Bezahlung der Fracht, aber auch der Schadensersatzanspruch wegen falscher Angaben im Frachtbrief.

[3] Vgl. hierzu die Regelung in § 93 Abs. 1 EVO, wo nur die Ansprüche *gegen die Eisenbahn* erlöschen. Ebenso § 40 Abs. 1 RbKVO.

3. Der Grundsatz, daß mit der Annahme des Gutes alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage erlöschen, erfährt einige wichtige Ausnahmen, und zwar gelten für Unternehmerverkehr und Reichsbahnverkehr dieselben Ausnahmen. (§ 39 Abs. 1 KVO, § 40 Abs. 2 RbKVO). Als Voraussetzungen, bei deren Vorliegen auch noch nach der Annahme Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage geltendgemacht werden können, sind dort genannt:

(a) Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Unternehmers (der Reichsbahn) herbeigeführt sind";

(b) „Entschädigungsansprüche wegen Lieferfristüberschreitung, wenn sie innerhalb eines Monats, den Tag der Annahme durch den Empfänger nicht mitgerechnet, beim Unternehmer (bei der Reichsbahn) schriftlich angebracht werden."

Diese Vorschrift stellt eine Verbesserung der Rechtsstellung des Berechtigten gegenüber § 438 HGB dar, die ihre Begründung darin findet, daß dem Empfänger nicht zugemutet werden kann, die Berechnung der Lieferfrist vor der Anahme vorzunehmen, oder daß sich der durch die Lieferfristüberschreitung bedingte Schaden erst einige Zeit später herausstellt. Die Schriftform ist nicht zwingend, z. B. dann nicht, wenn der Unternehmer (die Reichsbahn) durch konkludente Handlungen zu verstehen gibt, daß er einen mündlich vorgebrachten Antrag angenommen hat (vergl. oben § 13).

(c) „Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der teilweise Verlust oder die Beschädigung vor der Auslieferung des Gutes nach § 37 KVO (§ 29 RbKVO) festgestellt worden ist;
2. wenn die Feststellung, soweit sie nach § 37 KVO (§ 29 RbKVO) hätte erfolgen müssen, schuldhaft unterblieben ist;
3. wenn eine Ladung nach § 27 KVO (§ 27 RbKVO) neu aufgegeben, und der teilweise Verlust oder die Beschädigung erst bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist."

Der Unternehmer ist nach § 37 KVO (die Reichsbahn nach § 29 RbKVO) verpflichtet, den Schaden festzustellen, wenn dieser von ihm entdeckt oder vom Berechtigten behauptet wird. Hat er trotzdem eine Schadensfeststellung nicht getroffen, so kann er sich demzufolge auf das Erlöschen der Ansprüche des Berechtigten durch die Annahme nicht berufen. In Ziffer 3 sind die Ansprüche des Berechtigten aus dem ersten Beförderungsvertrage aufrechterhalten, wenn

sich an diesen ein zweiter Beförderungsvertrag unmittelbar anschließt, sodaß zwischendurch eine Annahme nicht stattgefunden hat.

(d) „Entschädigungsansprüche aus solchen Schäden, die bei der Annahme des Gutes durch den Empfänger äußerlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen:

1. daß der Empfänger unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens, spätestens aber binnen einer Woche nach der Annahme des Gutes schriftlich durch ihn die Feststellung des Schadens beantragt und
2. daß er beweist, daß der Schaden in der Zeit
   KVO: in der sich das Gut im Gewahrsam des Unternehmers oder eines von ihm Beauftragten befand,
   RbKVO: zwischen Annahme zur Beförderung und der Ablieferung des Gutes
   entstanden ist.

Ist dem Unternehmer (der Reichsbahn) der Schaden binnen der bezeichneten Frist (Rb: unverzüglich nach der Entdeckung und binnen der bezeichneten Frist) angezeigt worden, so genügt es, wenn die Feststellung unverzüglich nach der Anzeige beantragt wird."

Der Antrag auf Feststellung ist an die gesetzte Ausschlußfrist von einer Woche gebunden. Nach § 39 Abs. 2 (d) 2 KVO genügt es auch, wenn nur die Schadensentdeckung innerhalb der bezeichneten Frist ohne gleichzeitigen Antrag auf Feststellung dem Unternehmer angezeigt wird. Im Fernverkehr der Reichsbahn ist der Schaden u n v e r z ü g l i c h nach Entdeckung, spätestens aber vor Ablauf der genannten Frist anzuzeigen. Der nachträgliche Antrag auf Feststellung muß dann ohne Säumnis nach dem Zeitpunkt erfolgen, bis zu welchem von dem Unternehmer bezw. der Reichsbahn eine Antwort auf die Anzeige unter regelmäßigen Umständen hätte erwartet werden können. Die Schriftform der Anzeige ist auch hier keine zwingende Voraussetzung des Antrags, wenn der Unternehmer auf einen mündlichen Antrag hin entsprechende Handlungen vorgenommen hat.

KVO: (e) „Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen an den RKB oder gezahlter Nachnahmen an den Unternehmer."

RbKVO: (e) „Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen an die Reichsbahn oder gezahlter Nachnahmen an die Reichsbahn."

Diese Vorschrift erhält den Anspruch des Absenders auf Auszahlung der auf dem beförderten Gut lastenden Nachnahmen, die vom Unternehmer bezw. der Reichsbahn bei der Auslieferung eingezogen

wurden, ebenso den Anspruch auf Rückzahlung zu viel bezahlter Fracht. Ohne diese Ausnahmebestimmung würden auch diese Ansprüche gemäß der allgemeinen Bestimmung des § 39 Abs. 1 KVO, § 40 Abs. 1 RbKVO mit der Annahme erlöschen.

Wie bei der Einrede der Verjährung ist das Erlöschen der Ansprüche im Prozeß nur dann zu berücksichtigen, wenn es von dem beklagten Unternehmer bezw. der Reichsbahn geltendgemacht wird.[4] Durch das Erlöschen ist der Anspruch zwar beseitigt, die Wirkung ist aber verzichtbar und kann daher nicht von Amts wegen berücksichtigt werden.

§ 29.

Die Verjährung der Ersatzansprüche.

Nach § 40 KVO verjähren alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage in einem Jahr. Diese Regelung bezieht sich sowohl auf die Forderungen des Berechtigten gegen den Unternehmer und den RKB, als auch auf solche des Unternehmers bezw. RKB gegen den Berechtigten. Dasselbe gilt für Ansprüche, die sich aus einem Beförderungsvertrag des Güterfernverkehrs der Reichsbahn ergeben (§ 41 RbKVO). Die Verjährungsfrist von 6 Monaten beim Werkvertrag gemäß § 638 BGB ist durch § 40 KVO bezw. § 41 RbKVO ausgeschlossen.[5] Eine 3jährige Verjährungsfrist ist jedoch gegeben:

a) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, die der Unternehmer (die Reichsbahn) vom Empfänger eingezogen hat;
b) bei Ansprüchen auf Auszahlung des Erlöses eines vom Unternehmer (von der Reichsbahn) vorgenommenen Verkaufs;
c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens.

Der Lauf der Verjährung beginnt (§ 40 Abs. 2 KVO, § 41 Abs. 2 RbKVO):

(a) „bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Frachtzuschlägen, Nebengebühren und sonstigen Kosten mit Ablauf des Tages der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit Ablauf des Tages, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist;"

---

[4] RG 1, 3; Staub, § 438 Anm. 8; a. M. Rundnagel, Haftung S. 164.
[5] RG 62, 119; EE 32, 461, 1915.

(b) „bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die unter einen auf einen Höchstbetrag beschränkten Freivermerk fallen, mit Ablauf des Tages der Abrechnung über den Freibetrag mit dem Absender;"

(c) „bei Ansprüchen des Unternehmers (der Reichsbahn) auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hatte, und die der RKB (die Rb) dem Berechtigten zurückerstatten muß, mit Ablauf des Tages der Rückvergütung des Betrages;"

(d) „bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes des Gutes mit Ablauf des 30. Tages nach Beendigung der Lieferfrist;"

(e) „bei Ansprüchen auf Entschädigung wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung mit Ablauf des Tages der Ablieferung;"

(f) „bei Ansprüchen wegen Nachnahmen mit dem Ablauf des 14. Tages nach Beendigung der Lieferfrist;"

(g) „bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit Ablauf des Verkaufstages;"

(h) „bei Ansprüchen auf Zahlung eines vom Unternehmer an die Zollbehörde entrichteten Betrags mit Ablauf des Tages, an dem die Zollbehörde den Betrag angefordert hat."

Für andere als die in § 40 KVO, § 41 RbKVO aufgezählten Ansprüche gelten die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts über die Verjährung (§§ 198 ff. BGB). Ist die Verjährungsfrist abgelaufen, so kann der Berechtigte mit den an sich verjährten Forderungen aus gänzlichem oder teilweisem Verlust, Beschädigung des Gutes oder Lieferfristüberschreitung dann noch gegen Forderungen des Unternehmers bezw. der Reichsbahn aufrechnen, wenn schon vor dem Ablauf der Verjährungsfrist der Verlust, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung dem Unternehmer bezw der Reichsbahn angezeigt oder die Anzeige zum mindesten abgesandt war. Der Anzeige steht gleich ein Antrag auf gerichtliche Beweisaufnahme zur Beweissicherung oder auch eine Streitverkündung, wenn zwischen Absender und Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes ein Rechtsstreit wegen des Verlusts usw. anhängig ist (§ 40 Abs. 5 KVO, § 41 Abs. 5 RbKVO).

Bezüglich der Vorschriften über Hemmung und Unterbrechung der Verjährung verweist § 40 Abs. 4 KVO, § 41 Abs. 4 RbKVO auf die bürgerlich-rechtlichen Vorschriften. (§§ 198 ff. BGB). Hemmung ist das Ruhen des Laufes der Verjährung. Nach § 202 BGB

ist die Verjährung gehemmt, solange die Leistung gestundet ist oder der Verpflichtete die Leistung mit Recht verweigern darf. Ist das Hemmnis beseitigt, so läuft die Frist unter Anrechnung der bis zum Eintritt der Hemmung verstrichenen Zeit weiter. Außer den im BGB aufgeführten Hemmungsgründen hat die KVO bezw. RbKVO einen weiteren Hemmungsgrund anerkannt: die Anmeldung des Ersatzanspruchs bei dem Unternehmer bezw. bei der Reichsbahn. Diese Anmeldung hat in schriftlicher Form zu erfolgen. Nimmt jedoch der Unternehmer bezw. die Reichsbahn ausnahmsweise eine Meldung in anderer Art unbeanstandet entgegen, so ist auch diese Form wirksam.[6] Auf die Hemmung der Verjährung kann sich nur der berufen, welcher die Anmeldung vorgenommen hat.[7] Die Hemmung der Verjährung endet mit der schriftlichen Bekanntgabe eines abschlägigen Bescheides und Rückgabe der eingereichten Beweisstücke (§ 40 Abs. 3 KVO, § 41 Abs. 3 RbKVO). Ist der Bescheid aber nur ein vorläufiger, so wird dadurch die Hemmung der Verjährung nicht beseitigt.[8] Weitere Gesuche, denen derselbe Anspruch zugrundeliegt, hemmen die Verjährung nicht.

Bei der Unterbrechung der Verjährung bleibt der bis zum Eintritt der Unterbrechung verstrichene Zeitraum unberücksichtigt. Nach Beendigung der Unterbrechung beginnt also die Verjährungsfrist von neuem zu laufen. Die Unterbrechung tritt beim Beförderungsvertrag nur ein in den im BGB aufgeführten Fällen, so durch Klagerhebung, Zustellung eines Zahlungsbefehls im Mahnverfahren oder durch Abgabe eines Anerkenntnisses durch den Schuldner.

Das GFG setzt noch eine besondere Verjährungsfrist von 2 Jahren fest: Der Nachforderungsanspruch hinsichtlich zu wenig berechneter Fracht, den der RKB zu erheben verpflichtet ist, ist binnen dieser Frist geltend zu machen (§ 16 GFG). Auch der Rückforderungsanspruch bezüglich Zahlungen oder anderen Zuwendungen, die der Empfänger zurückzugewähren hat, verjährt in zwei Jahren (§ 17 GFG).

---

[6] Vgl. Richter, S. 458.

[7] RG 109, 310.

[8] EE 45, 62, 1927.

6. Abschnitt.

§ 30.

Die Gründe für die Unterschiede in der Haftung des Unternehmers und der Reichsbahn.

Der Inhalt der Bestimmungen über die Haftung des Unternehmers wie der Reichsbahn ist weitgehend durch die Besonderheiten der Kraftwagenbeförderung bestimmt worden. In beiden Fassungen der Kraftverkehrsordnung wurden die besonderen Gefahren des Kraftverkehrs berücksichtigt, die sich vor allem aus der technischen Betriebsweise und aus dem Zustand der Straßen und ihrer Beanspruchung durch Dritte im Allgemeinen ergeben.

Grundsätzlich sollten die Haftungsvorschriften für beide Arten des Güterfernverkehrs die gleichen sein, um nach dem Willen des GFG einen möglichst gerechten Leistungswettbewerb zu gewährleisten. Eine unterschiedliche Fassung der Haftungsvorschriften ergab sich jedoch aus der besonderen Lage, in der sich der RKB und seine Mitglieder hinsichtlich der Haftung im Vergleich zur Reichsbahn befinden. Hier war einerseits zu berücksichtigen, daß es sich bei den Unternehmerfirmen vielfach um kleinere Betriebsunternehmen handelt. Auf der anderen Seite fiel ganz besonders ins Gewicht, daß der Verband nach dem Gesetze die Haftung seiner Mitglieder zu versichern hat. Und weiterhin war zu beachten, daß die Unternehmer nicht in gleicher Weise wie die Reichsbahn in der Lage sind, in Grenz- und Zweifelsfällen entgegenkommenderweise über ihre rechtlichen Verpflichtungen hinaus eingetretenen Schaden zu ersetzen. Es wurde daher angestrebt, die Haftungsbestimmungen so festzulegen, daß sich ein Entgegenkommen in Schadensfällen über die rechtlichen Verpflichtungen hinaus in möglichst weitem Maße erübrigt. Dies wurde namentlich dadurch erreicht, daß die Beweislast in Schadensfällen anders geregelt wurde. Weiterhin ergab sich aus der Organisation des Unternehmerverkehrs die Notwendigkeit, die Haftung und damit den Versicherungsschutz bis zu einem gewissen Grade auch auf Schäden auszudehnen, die außerhalb des Gewahrsams des Unternehmers und demgemäß außerhalb der eigentlichen Beförderungshandlung entstehen, während sich das Gut im Gewahrsam einer Laderaumverteilungsstelle des RKB oder eines von diesem mit Abfertigungs- oder

Rollfuhraufgaben betrauten Spediteurs befindet. In diesem Punkte wurde daher die Haftung des Unternehmers entsprechend den Vorschriften, nach denen die Reichsbahn im Eisenbahnverkehr für die Tätigkeit ihrer bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer haftet, festgelegt.

Die RbKVO wurde in ihrer Abfassung maßgebend durch die Notwendigkeit beeinflußt, zur Vereinfachung des Dienstbetriebes die Beförderungsbedingungen des Reichsbahn-Kraftwagenverkehrs weitgehend den Bestimmungen der EVO anzupassen. In manchem sind aber die Haftungsbestimmungen der RbKVO milder gehalten als die der EVO. Dies ergab sich aus dem Willen der Reichsbahn, Grenz- und Zweifelsfälle, die sich aus der Fassung der EVO ergeben haben, zu ihren Gunsten auszuschalten, und weiterhin einige strengere Haftungsbestimmungen, die auf dem Weg über das JüG in die EVO aufgenommen werden mußten, in ihrem Güterfernverkehr durch mildere zu ersetzen. Die gegenüber dem Unternehmerverkehr schärfere Haftung der Reichsbahn rechtfertigt sich aber aus der Stellung der Reichsbahn als wirtschaftlich stärkeres und leistungsfähigeres Verkehrsunternehmen.

§ 31.

Schluß.

Die Gültigkeitsdauer der Kraftverkehrsordnungen war anfangs zeitlich begrenzt. Sie stellten einen Teil der Lösung des Verkehrsproblems Schiene—Kraftwagen dar. Wenn ihre Geltungsdauer zunächst auf unbestimmte Zeit verlängert ist, so ist doch damit zu rechnen, daß in absehbarer Zeit der Reichskraftwagentarif und damit auch die Krafverkehrsordnungen neu gefaßt werden. Bei einer solchen Neuregelung wird es unumgänglich sein, daß die Kraftverkehrsordnungen vom Reichsverkehrsminister in der Form einer Rechtsverordnung erlassen werden, wodurch eine volle Gleichstellung mit der EVO erreicht würde. Nach der Rücknahme der Deutschen Reichsbahn in die unmittelbare Verwaltung des Reiches ist der in § 13 Abs. 1 GFG vorgesehene Rechtschöpfungsvorgang hinsichtlich des RKT nicht mehr möglich. Zwar wird das Selbstverwaltungsrecht und damit die Satzungsgewalt des RKB an sich nicht berührt. Aber der von RKB und Reichsbahn in gegenseitigem Einvernehmen aufgestellte RKT setzt ja nicht nur Recht für den RKB, sondern auch

für die Reichsbahn. Da nunmehr an die Stelle der selbständigen Rechtsperson „Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft" der Reichsverkehrsminister getreten ist[1], ergäbe sich das sonderbare Bild, daß der Reichsverkehrsminister zur Rechtsetzung mit dem RKB auf gleicher Basis verhandeln und zu einer Einigung kommen müßte, um dann wiederum den im Einvernehmen mit ihm aufgestellten RKT zu genehmigen. Eine solche Bindung des Reichsverkehrsministers ist aber undenkbar. Der RKT muß daher in Zukunft, ebenso wie die Eisenbahntarife, vom Reichsverkehrsminister unmittelbar festgesetzt werden, wobei dieser als Verantwortlicher für die gesamte deutsche Verkehrswirtschaft die Interessen aller Verkehrsmittel und Verkehrseinrichtungen, sowie diejenigen der gesamten Volksgemeinschaft zu berücksichtigen hat.

Auch bezüglich der Beförderungsbedingugnen ist daher für einen autonomen Rechtschöpfungsakt im Hinblick auf die Reichsbahn kein Platz mehr; die RbKVO kann in Zukunft nur noch in der Form einer staatlichen Rechtsverordnung erlassen werden. Dagegen könnte die Setzung der für den Unternehmerverkehr geltenden Beföderungsbedingungen dem Selbstbestimmungsrecht des RKB überlassen bleiben. Doch dürfte es sich empfehlen, auch diese Beförderungsbedingungen in die Form einer staatlichen Rechtsverordnung zu kleiden, um so die Gleichstellung von RKB und Reichsbahn nach außen in Erscheinung treten zu lassen.

Bei einer Neufassung der Kraftverkehrsordnungen ist nach m. A. eine Angleichung in den Ausdrücken und Begriffsbestimmungen an diejenigen der bestehenden handelsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere des HGB und der EVO, anzustreben. Denn es kann kein Grund dafür gefunden werden, weshalb in der KVO die für den Güterbeförderungsvertrag allgemein übliche Bezeichnung „Frachtvertrag" vermieden und durch die bisher in der Hauptsache auf die Personenbeförderung beschränkte Bezeichnung „Beförderungsvertrag" ersetzt ist. Weiterhin ist der Begriff „höhere Gewalt" ausdrücklich anders bestimmt, als er übereinstimmend von Wissenschaft und Rechtsprechung ausgelegt wird. Hier wäre der Ausdruck „höhere Gewalt" am besten zu vermeiden und durch eine dem Kraftfahrzeug-

[1] Vgl. Art. 2 des Gesetzes zur Neuregelung der Verhältnisse der Reichsbank und der Deutschen Reichsbahn vom 10. Febr. 1937 (RGBl. II, S. 48).

gesetz entsprechende Fassung zu ersetzen. Zweifel kann darüber bestehen, ob bei der Unternehmerhaftung die Scheidung zwischen der Haftung für Güterschäden und derjenigen für Nichtgüterschäden als zweckmäßig beizubehalten ist. Will man sich für die Beibehaltung entscheiden, so ist unbedingt eine klarere Hervorhebung und Durchführung dieser Trennungslinie anzustreben, etwa in der Art, daß in den Bestimmungen über die Nichtgüterschäden die Anwendung der allgemeinen Haftungsbestimmung des § 29, 2. Halbs. KVO ausdrücklich ausgeschlossen wird.

Lebenslauf.

Ich bin geboren am 9. März 1911 in Reutlingen als Sohn des Reichsbahnoberinspektors Friedrich Bäuerle und seiner Ehefrau Johanna geb. Horwarth. Die deutsche Reichsangehörigkeit besitze ich durch Geburt.

Vom 6. bis 8. Lebensjahr besuchte ich die Elementarschule und anschließend bis zum 18. Lebensjahr das Realgymnasium in Reutlingen. An dieser Anstalt legte ich im Frühjahr 1929 die Reifeprüfung ab. Alsdann begann ich mit dem Studium der Rechtswissenschaft. Zunächst hörte ich vom SS. 1929 ab vier Semester an der Universität Tübingen, daran anschließend je ein Semester an den Universitäten Leipzig und Berlin; im Sommer 1932 kehrte ich wieder zum Abschluß des Studiums an die Universität Tübingen zurück. Im Oktober 1934 legte ich dort die erste höhere Justizdienstprüfung ab. Nach der Ernennung zum Gerichtsreferendar im Dezember 1934 trat ich in den Vorbereitungsdienst beim Oberlandesgericht Stuttgart ein.